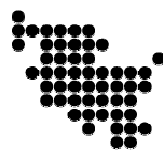


Zweiter Regionaler Nahverkehrsplan für den Kreis Ostholstein



**MEIN WEG. DER NAHVERKEHR
IN SCHLESWIG-HOLSTEIN**

Inhaltsverzeichnis

I Analyseteil

Kapitel	Titel	Seite
	Einleitung	8
1	Ausgangslage	10
1.1	Räumliche Verflechtungen, Raumstruktur	10
1.1.1	Einwohner und Siedlungsstruktur	11
1.1.2	Beschäftigte und Pendlerbeziehungen	13
1.1.3	Motorisierung	14
1.1.4	Schulstandorte und Schulverkehrsbeziehungen	15
1.1.5	Infrastruktur und Freizeitziele mit hoher ÖPNV-Relevanz	15
1.1.6	Tourismus- und Ausflugsziele	16
1.1.7	Menschen mit Behinderungen	16
1.2	Rechtliche Rahmenbedingungen	17
1.2.1	Europäische Gesetzgebung	17
1.2.2	Bundesdeutsche Gesetzgebung	18
1.2.3	Landesgesetzgebung	21
1.2.4	Vertragliche Regelungen	22
1.3	Organisation des ÖPNV im Kreis Ostholstein	23
1.4	ÖPNV-Nachfrage und Marktausschöpfung	23
1.5	Analyse des ÖPNV-Angebotes	24
1.5.1	Schienenpersonennahverkehr	24
1.5.2	Straßengebundener ÖPNV/Buslinienverkehr	26
1.5.3	Weitere Verkehrsangebote	28
1.5.4	Verknüpfungspunkte	28
1.5.4.1	Verknüpfungspunkte Bus-Schiene	28
1.5.4.2	Verknüpfungspunkte Bus-Bus	31
1.5.4.3	Analyse der bestehenden Anschlusssituationen an den Knotenpunkten	31
1.5.5	Angebotsqualität im Kreis Ostholstein	32
1.5.5.1	Bewertung der Erschließungsqualität	32
1.5.5.2	Bewertung der Bedienungsqualität	34
1.5.5.3	Bewertung der Verbindungsqualität	35
1.5.5.4	Gesamtbewertung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Ostholstein	37
1.6	Tarife	39
1.7	Serviceangebote	41
1.8	Marketing	41
1.9	Bauliche Anlagen	42
2	Finanzierung	42
3	Bilanz des Ersten RNVP	43

II Entwicklungsteil

Kapitel	Titel	Seite
4	Weiterentwicklung des ÖPNV	45
4.1	Allgemeine verkehrspolitische Ziele des Kreises Ostholstein	45
4.2	Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV	46
4.2.1	Schienenpersonennahverkehr	46
4.2.2	Straßengebundener ÖPNV	47
4.3	Der „OH-Takt“	48
4.3.1	Grundsätze und Rahmenbedingungen des „OH-Taktes“	48
4.3.2	Produktprofilierung	50
4.3.3	Buslinien im „OH-Takt“	52
4.3.4	Leistungsmerkmale	59
4.3.5	Netzverknüpfungen im „OH-Takt“	62
4.3.6	Abend- und Nachtverkehr im „OH-Takt“	64
4.3.7	Sonstige ÖPNV-Angebote	67
4.3.8	Nachfrageprognose	72
4.4	Schulverkehrskonzept	73
4.5	Tarifentwicklung	74
4.6	Barrierefreiheit	75
4.7	Fahrzeuge	76
4.8	Haltstellen	77
5	Marketing	77
6	Serviceangebote	77
7	Organisation	78
8	Finanzierung	78
9	Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV	79
10	Geordneter Übergang in den Wettbewerb	79
11	Abschließende Bemerkungen	88

Tabellenverzeichnis

Nr.	Titel	Seite
1	Bevölkerung in den Städten und Gemeinden des Kreises Ostholstein am 30.06.2004	12
2	Entwicklung des Kfz-Bestandes und der Motorisierungsrate im Vergleich	14
3	Fahrgastzahlen in März und Juli 2004 nach Fahrschein-Verkaufsstatistik (Tageswerte)	24
4	Verknüpfungspunkte Schiene-Bus	29
5	Verknüpfungspunkte Bus – Bus	31
6	Erschließungsgrad der Wohnplätze > 200 Einwohner	33
7	Erschließungsgrad der Wohnplätze < 200 Einwohner	33
8	Wohnplätze > 200 EW mit Erschließungsmängeln	33
9	Stadtteile und Wohnplätze mit unzureichender Bedienungsqualität	34
10	Stadtteile und Wohnplätze mit mangelhafter Bedienungsqualität (-)	34
11	Gesamtbewertung der Verbindungsqualität	35
12	Stadtteile und Wohnplätze mit unzureichender Verbindungsqualität (--)	36
13	Stadtteile und Wohnplätze mit mangelhafter Verbindungsqualität (-)	36
14	Gesamtbewertung der Angebotsqualität im Kreis Ostholstein	37
15	Stadtteile und Wohnplätze mit unzureichender Gesamtbewertung (--)	38
16	Stadtteile und Wohnplätze mit mangelhafter Gesamtbewertung (-)	38
17	Haushaltsansätze des Kreises Ostholstein für den ÖPNV	42
18	Übersicht der Produkte im straßen- und schienengebundenen ÖPNV im Kreis Ostholstein	50
19	Produkte im Busverkehr des OH-Taktes	51
20	Sonstige Produkte im Busverkehr	52
21	Verlauf der Buslinien im OH-Takt 2006	53
22	Angebotsmerkmale der Buslinien im OH-Takt 2006	55
23	Taktabweichungen im Rahmen des Schulverkehrs	59
24	Leistungsmerkmale der Buslinien im OH-Takt 2006	60
25	Systemverknüpfungen an den zentralen Knotenpunkten im OH-Takt (Mo-Fr)	63
26	SPNV-Angebot im Kreis Ostholstein nach 20 Uhr ab 12.12.2004	65
27	Konzept Nachtschwärmer-Verkehr im Kreis Ostholstein nach 20 Uhr	66
28	Weiterentwicklung des OH-Taktes nach 2006	67
29	Zusätzliche AST-Verkehre als Ergänzung im OH-Takt	69
30	Harmonisierung und frühestmöglicher Übergang zu Linienbündeln	80
31	Zeitlich gestaffelter Übergang zu Linienbündeln	80
32	Linienbündel 1 (Region Lübecker Bucht)	84
33	Linienbündel 2 (Region Eutin)	85
34	Linienbündel 3 (Region Oldenburg/ Fehmarn)	86
35	Kreisübergreifende Linien ohne Linienbündelzuordnung	87

Abbildungsverzeichnis

Nr.	Titel	Seite
1	Entwicklung der 5-20 jährigen im Kreis Ostholstein	15
2	Logo der Nahverkehrskampagne „Mein Weg“.	40
3	AnrufBus-Bedienungsgebiet Nordkreis	70
4	Zeitplan zur Laufzeitharmonisierung und zur Umsetzung der Linienbündel (Stand Juli 2004)	80

Abkürzungsverzeichnis

a. F.	auf Fehmarn
AST	Anruf-Sammeltaxi
BGG	Bundesbehindertengleichstellungsgesetz
B+R	Bike + Ride
Bf	Bahnhof
DB	Deutsche Bahn
DPT	Deutscher Eisenbahn-, Personen-, Gepäck- und Expressguttarif
EAV	Einnahme-Aufteilungsverfahren
EC	Euro-City
EGV	Vertrag zur Europäischen Gemeinschaft
EU	Europäische Union
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FAG	Finanz-Ausgleichs-Gesetz
GKVO	Geringste-Kosten-Verordnung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVV	Hamburger Verkehrsverbund
HVZ	Hauptverkehrszeit
Hbf	Hauptbahnhof
IC	Inter-City
ICE	Inter-City-Express
i.d.F.	in der Folge
IGS	Integrierte Gesamtschule
IR	InterRegio
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBS	Kursbuchstrecke
LNG	Landesnahverkehrsgesellschaft
LNVP	Landesweiter Nahverkehrsplan
LVG	Lübeck Travemünder Verkehrsgesellschaft
LVS	Landesweite Verkehrsservice-Gesellschaft Schleswig-Holstein mbh
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MWAV	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
MZ	Mittelzentrum
NVZ	Nebenverkehrszeit

OH	Ostholstein
OH-Takt	Ostholstein-Takt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz
OZ	Oberzentrum
P+R	Park + Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RNG	Regionale Nahverkehrsgesellschaft
RNVP	Regionaler Nahverkehrsplan
SH	Schleswig-Holstein
SH-Tarif	Schleswig-Holstein-Tarif
SHO	Verband schleswig-holsteinischer Omnibusunternehmen
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVG	Südholsteiner Verkehrsgesellschaft
SVZ	Schwachverkehrszeit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VG	Verkehrsgemeinschaft
VGOH	Verkehrsgemeinschaft Ostholstein
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Einleitung

Seit der Vorlage des Ersten Regionalen Nahverkehrsplans im Jahr 1997 ist der Öffentliche Personennahverkehr sehr in Bewegung. Vor allem die sich derzeit und mittelfristig ändernden rechtlichen Rahmenbedingungen sowie der zunehmende Kostendruck vor allem im Schülerverkehr erfordern mehr denn je eine kritische Überprüfung des Status quo sowie eine strategisch sinnvolle Ausrichtung auf die Herausforderungen der Zukunft.

Der vorliegende Zweite Regionale Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein trägt diesem Erfordernis Rechnung. Er soll die Grundlage für die mittelfristige Entwicklung des ÖPNV im Kreis Ostholstein darstellen und zugleich der Vorbereitung auf den Wettbewerb dienen.

Bei der Erstellung des Zweiten Regionalen Nahverkehrsplans hat der Kreis Ostholstein neue Wege beschritten:

Bereits im Jahr 2000 hat sich der Kreis entschlossen, die Planungsgruppe Nord (PGN), Kassel mit der vorbereitenden Untersuchung zur Neuordnung des Busverkehrs zu beauftragen. Die Planungen wurden im Sommer 2002 abgeschlossen; das detaillierte Umsetzungskonzept wurde im Mai 2004 vorgelegt. Während des gesamten Planungsprozesses wurde auf eine intensive Einbindung der Verkehrsunternehmen im Kreis besonderer Wert gelegt.

Der Zweite Regionale Nahverkehrsplan beinhaltet folgende dem Abschlussbericht entnommene Aspekte:

- die Rahmenbedingungen und Zielvorstellungen als Grundlage des zu entwickelnden Konzeptes,
- Analysen der raumstrukturellen Voraussetzungen und des vorhandenen ÖPNV-Angebotes sowie eine integrierte Bewertung der ÖPNV-Angebotsqualität im Kreis Ostholstein,
- Aussagen zur Nachfrage und der bestehenden Marktpotentialausschöpfung,
- eine Hierarchisierung des Busliniennetzes und daraus abgeleitet eine auf den Kreis Ostholstein zugeschnittene Produktpalette,
- das Konzept zur Weiterentwicklung des regionalen Busverkehrs mit integriertem Schülerverkehrskonzept,
- ein Konzept zur Linienbündelung und Umsetzungsschritte zur Vorbereitung auf den Wettbewerb.

Wegen der engen verkehrlichen Verflechtungen mit der Hansestadt Lübeck wurden im Rahmen der Arbeitsgruppe „Region“, die aus Vertretern der Aufgabenträger der Region Lübeck, der LVS und dem HVV zusammengesetzt war, die besondere Situation des Verkehrsraums Lübeck intensiv betrachtet.

Aufgrund der sich ändernden ÖPNV-relevanten Parameter, wie z.B. Schülerzahlen oder Siedlungsentwicklung ist der RNVP ein auf dem jeweiligen Status quo basierendes Konzept. Durch die alle 5 Jahre durchzuführende Fortschreibung werden die maßgeblichen Entwicklungen jedoch in einem angemessenen Zeitrahmen berücksichtigt.

Der vorliegende Zweite Regionale Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein wurde in der Sitzung des ostholsteinischen Kreistages vom 09.11.2004 beschlossen.

I Analyseteil

1. Ausgangslage

Ausschlaggebend für die Planung und Weiterentwicklung eines effektiven Gesamtsystems ÖPNV sind u.a. folgende Strukturdaten: Raumstrukturen, Bevölkerungsentwicklung, Erwerbstätige/Berufspendler, Motorisierung, Entwicklung der Schulen und der Schülerzahlen sowie die Entwicklung des Tourismus als bedeutendem Wirtschaftsfaktor.

1.1 Räumliche Verflechtungen, Raumstruktur

Der Kreis Ostholstein bildet den südöstlichen Abschluss des Landes Schleswig-Holstein. Die östliche, nördliche und nordwestliche Grenze bildet die Ostsee. Im Westen liegen die Kreise Plön, Segeberg und Stormarn. In Süden grenzt das Oberzentrum Lübeck an, zu dem zahlreiche Verflechtungen, insbesondere aus dem südlichen Kreisgebiet bestehen. Aus dem westlichen Kreisgebiet bestehen darüber hinaus auch Verflechtungen in Richtung Kiel.

Der Landesraumordnungsplan für Schleswig-Holstein untergliedert den Kreis Ostholstein

- in einen Verdichtungsraum um Lübeck, dem im Kreis Ostholstein die Stadt Bad Schwartau angehört,
- einen Ordnungsraum nördlich von Lübeck bis zur Lübecker Bucht, dem die Gemeinden Stockelsdorf, Ratekau und Timmendorfer Strand angehören, sowie
- ländliche Räume im sonstigen Kreisgebiet.

Um das Mittelzentrum Eutin besteht ein Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum, der neben Eutin die Gemeinden Malente (gleichzeitig Stadtrandkern II. Ordnung), Süsel und Kasseedorf umfasst; um das Unterzentrum mit Teilfunktion eines Mittelzentrums Neustadt besteht ein Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum, der neben Neustadt in Holstein die Gemeinden Sierksdorf und Schashagen umfasst; entlang der gesamten Ostseeküste, um die Insel Fehmarn und im Bereich Malente erstreckt sich darüber hinaus ein Ordnungsraum für Tourismus und Erholung; die Westküste der Insel Fehmarn ist als dünnbesiedeltes, abgelegenes Gebiet ausgewiesen.

Neben diesen raumordnerischen Untergliederungen weist der Kreis eine deutliche naturräumliche Zäsur durch den Oldenburger Graben auf, der von der West- zur Ostküste in Höhe Oldenburgs verläuft.

Karte 1: Raum- und Siedlungsstruktur

Die Einwohnerverteilung nach Gebietskategorien zeigt auf, dass 70 % der Bevölkerung im ländlichen Raum und insgesamt 30 % im Ordnungs- oder Verdichtungsraum um Lübeck leben. Im Vergleich hierzu leben im Gesamttraum Schleswig-Holstein 48,7 % der Bevölkerung im ländlichen Raum (darunter 23,4 % in Stadt- und Umlandbereichen) und 51,3 % in siedlungsstrukturellen Ordnungsräumen (davon 31,7 % in Verdichtungsräumen). Dies verdeutlicht die überwiegend ländliche Struktur des Kreises Ostholstein.

Mit 61,2 % der Einwohner in Ordnungsräumen für Tourismus und Erholung liegt der Kreis Ostholstein weit über dem Landesschnitt, der lediglich 7,4 % der Bevölkerung in diesen Räumen ausweist.

1.1.1 Einwohner und Siedlungsstruktur

Der Kreis Ostholstein hat eine Fläche von 1.391,48 qkm und eine Einwohnerzahl von 205.555 (Stand:30.06.2004).

Mit einer Einwohnerdichte von 148 EW / qkm im Kreis Ostholstein werden die Durchschnittswerte des Landes Schleswig Holstein (174 EW / qkm) und der Bundesrepublik (222 EW / qkm) deutlich unterschritten.

Im Kreis liegen 6 Städte und 30 Gemeinden. Etwa die Hälfte aller Städte und Gemeinden haben weniger als 2.000 Einwohner. Rund 2/3 weisen weniger als 3.000 Einwohner auf. Als bevölkerungsstärkste und wichtigste Siedlungsbereiche zeichnen sich die im Norden des Oberzentrums Lübeck gelegenen kreisangehörige Stadt Bad Schwartau, sowie die im Westen der Lübecker Bucht angesiedelten Städte und Gemeinden aus. Ebenfalls in diese Kategorie einzuordnen ist die Stadt Heiligenhafen.

Eher dünn besiedelt sind demgegenüber Gemeinden im Nordwesten der Planregion, die Insel Fehmarn, mit Ausnahme von Burg, sowie die im Mittelbereich liegende Gemeinde Altenkrempe.

Da gerade die Siedlungsstruktur wesentlichen Einfluss auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung hat, verdient sie im Hinblick auf die bedarfsgerechte Ausgestaltung des ÖPNV besonderes Augenmerk, um im Falle von starken Bevölkerungszuwächsen (z.B. Langenhagen) angemessen reagieren zu können.

Tabelle 1: Bevölkerung in den Städten und Gemeinden des Kreises Ostholstein am 30.06.2004

Stadt/Gemeinde	männlich	weiblich	insgesamt
Ahrensböök	4206	4404	8610
Altenkrempe	561	582	1143
Bad Schwartau, Stadt	9273	10583	19856
Beschendorf	257	285	542
Bosau	1846	1754	3600
Dahme	546	609	1155
Damlos	308	334	642
Eutin, Stadt	7987	9082	17069
Fehmarn, Stadt	6160	6715	12875
Göhl	594	607	1201
Gremersdorf	768	699	1467
Grömitz	3719	4105	7824
Großenbrode	1039	1162	2201
Grube	477	522	999
Harmsdorf	355	372	727
Heiligenhafen, Stadt	4445	4848	9293
Heringsdorf	591	540	1131
Kabelhorst	189	264	453
Kasseedorf	823	762	1585
Kellenhusen (Ostsee)	491	576	1067
Lensahn	2391	2707	5098
Malente	5041	5792	10833
Manhagen	203	202	405
Neukirchen	567	569	1136
Neustadt in Holstein, Stadt	8347	7972	16319
Oldenburg in Holstein, Stadt	4781	5166	9947
Ratekau	7641	8163	15804
Riepsdorf	537	514	1051
Schashagen	1196	1220	2416
Scharbeutz	5824	6123	11947
Schönwalde am Bungsberg	1226	1292	2518
Sierksdorf	763	779	1542
Stockelsdorf	8059	8376	16435
Süsel	2677	2680	5357
Timmendorfer Strand	4078	4879	8957
Wangels	1176	1174	2350
Insgesamt	99142	106413	205555
Quelle: Amt für Statistik in Hamburg und Schleswig-Holstein			

1.1.2 Beschäftigte und Pendlerbeziehungen

Im Kreis Ostholstein wohnen nach Arbeitsamtstatistik 1999 60.746 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Im Schnitt arbeitet ein Drittel der Beschäftigten in der eigenen Wohnortgemeinde, 67 % der Beschäftigten pendeln aus ihrem Wohnort aus.

Von den Auspendlern bleiben 48 % im Kreis Ostholstein, 31 % pendeln in die Hansestadt Lübeck, 5 % nach Hamburg. Haupteinpendlerorte innerhalb des Kreises sind Eutin und Neustadt.

Die wichtigsten Pendlerverflechtungen mit Lübeck (> 500 Pendler) haben

- Bad Schwartau (3.201 Pendler),
- Stockelsdorf (3.014 Pendler),
- Ratekau (2.154 Pendler),
- Ahrensbök (773 Pendler) und
- Scharbeutz (751 Pendler).

Wichtige Pendlerbeziehungen (> 250 Pendler) innerhalb des Kreises bestehen nach den Arbeitsamtsdaten:

- von Malente nach Eutin (598 Pendler)
- von Eutin nach Malente (434 Pendler)
- von Scharbeutz nach Timmendorfer Strand (408 Pendler)
- von Ratekau nach Timmendorfer Strand (393 Pendler)
- von Ratekau nach Bad Schwartau (378 Pendler)
- von Süsel nach Eutin (368 Pendler)
- von Stockelsdorf nach Bad Schwartau (338 Pendler)
- von Landkirchen a.F. nach Burg a.F. (329 Pendler)
- von Bosau nach Eutin (288 Pendler)

Eine gewisse Bedeutung kommt zudem den Pendlerbeziehungen von Schönwalde nach Neustadt (195 Pendler) zu.

Außer zu dem Oberzentrum Lübeck bestehen im Kreis Ostholstein wenig ausgeprägte Pendlerströme. Viele Pendlerverflechtungen sind in den Nahbereichen der zentralen Orte festzustellen.

In das benachbarte Oberzentrum Kiel gibt es vergleichsweise wenig ausgeprägte Pendlerbeziehungen.

1.1.3 Motorisierung

Auffällig ist, dass in der Entwicklung zwischen 1995 und 2000 der Kfz-Bestand im Kreisgebiet um ca. 12 % (ca. 13.000 Kfz) angestiegen ist, während im Vergleich dazu landesweit ein Anstieg um lediglich ca. 10 % (ca. 156.000 Kfz) zu verzeichnen ist (Kreise insgesamt ca. 12 %) (Tabelle 2).

Insgesamt ist seit 1995 die Kfz-Dichte stetig angestiegen. Im Vergleich zum Land mit ca. 7 % (ca. 41 Kfz/1000 EW) ist die Steigerungsrate des Kreises mit ca. 9 % (ca. 50 Kfz/1000 EW) geringfügig größer. Der Kreis Ostholstein liegt im Jahr 2000 deutlich über dem Landes- und Bundesdurchschnitt.

Tabelle 2: Entwicklung des Kfz-Bestandes und der Motorisierungsrate im Vergleich

	Kfz-Bestand			Kfz/1000 Einwohner		
	1995*	2000*	Veränderung	1995*	2000*	Veränderung
Kreis Ostholstein	115.988	129.478	+ 12 %	594	650	+ 9 %
Kreise gesamt	1.295.006	1.445.083	+ 12 %	632	679	+ 7 %
Land	1.608.911	1.764.880	+ 10 %	599	640	+ 7 %
Bund	46.583.353	50.726.470	+ 9 %	575	618	+ 7 %

Quelle: Statistisches Landesamt (2001)

*:Bezogen auf jeweils den 1.1. des Jahres

Die Prognosen zur weiteren Entwicklung sind im wesentlichen globale Aussagen der Shell-Studie 2002¹, die aber durchaus auch auf den Kreis Ostholstein zutreffen dürften.

Der allgemein ansteigenden Trend der letzten Jahre im Pkw-Markt wird auch in den nächsten 10 – 20 Jahren anhalten, jedoch in einem geringeren Tempo als bisher. Als wesentliche Gründe hierfür gelten die zunehmende Überalterung der Bevölkerung und die gleichmäßigere Verteilung des Fahrzeugbestandes in der Bevölkerung.

Die steigenden Trends der letzten Jahre in den einzelnen Altersgruppen führen in Zukunft dazu, dass eine insgesamt höhere und über breitere Bevölkerungsschichten verteilte Motorisierungsrate erreicht wird.

Dabei ist zu beobachten, dass bei den männlichen Pkw-Besitzern in den höheren Altersgruppen bereits eine Sättigung eingetreten ist, während bei den weiblichen Pkw-Besitzern diese Altersgruppen in den kommenden Jahren noch zunehmen werden.

Insgesamt wird der erwartete Anstieg der Motorisierung also stark mit der Entwicklung der einzelnen Altersgruppen zusammenhängen. Der Anstieg bei den Frauen und Senioren wird dabei voraussichtlich dominierend sein.

¹Shell Pkw-Szenarien - Szenarien des Pkw-Bestandes und der Neuzulassungen in Deutschland bis zum Jahr 2020, Deutsche Shell GmbH, August 2001

1.1.4 Schulstandorte und Schulverkehrsbeziehungen

Die Entwicklung der Schülerzahlen hat eine wesentliche Bedeutung für den ÖPNV. Derzeit entfallen rund 83 Prozent aller Beförderungsfälle auf die Schülerbeförderung. Wichtigste Schulstandorte im Kreis Ostholstein sind die Städte Eutin und Bad Schwartau.

Darüber hinaus bestehen Gymnasial- und Realschulstandorte in Neustadt, Oldenburg, Burg und Timmendorfer Strand; Standorte von Realschulen sind außerdem Ahrensböök, Bosau, Grömitz, Heiligenhafen, Lensahn, Malente, Ratekau, Pönitz und Stockelsdorf.

Die prognostizierte Entwicklung der Anzahl der 5-20 jährigen, die grob der Entwicklung der Schülerzahlen entspricht, ist nebenstehender Abbildung zu entnehmen.

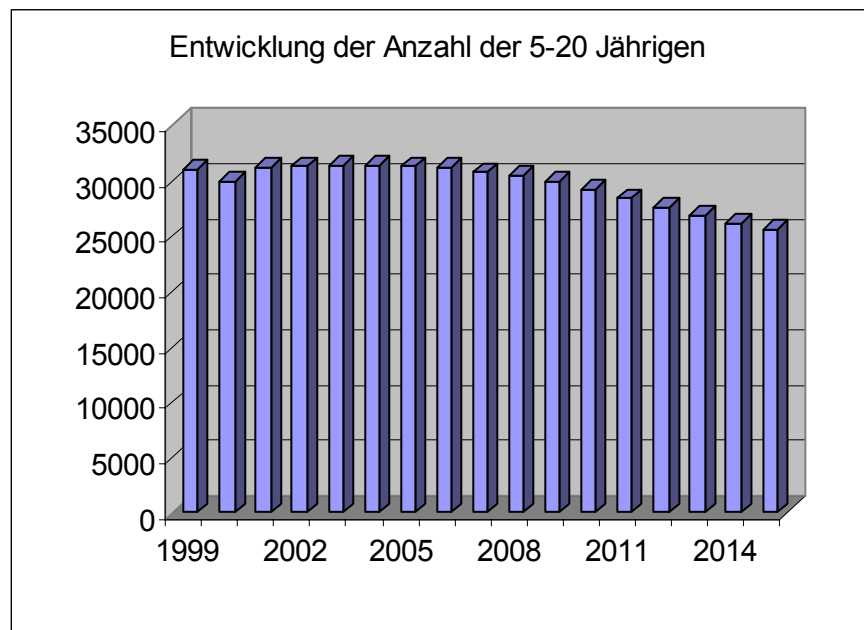


Abbildung 1: Entwicklung der 5-20 jährigen im Kreis Ostholstein

Die Standorte der weiterführenden Schulen im Kreis Ostholstein sind in der Karte 2 dargestellt. In den ländlich strukturierten Regionen (s.o.) ist bereits zur Erreichbarkeit der Grund- und Hauptschulen ein erheblicher ÖPNV-Beförderungsaufwand erforderlich. Allein bis zur 10. Klasse werden über 6.800 Fahrschüler zu Schulstandorten innerhalb des Kreises transportiert. Insgesamt werden täglich über 15.000 Schüler (incl. Berufsschüler) zu den Schulstandorten im Kreis befördert. Nach der sich abzeichnenden demographischen Entwicklung wird die Anzahl der Grundschüler bis etwa 2010 weiterhin zunehmen, während die Zahl der Schüler ab der 5. Jahrgangsstufe gegenwärtig bereits abnimmt.

Karte 2: Infrastruktur mit hoher Relevanz für den ÖPNV (Nord- und Südkreis)

1.1.5 Infrastruktur und Freizeitziele mit hoher ÖPNV-Relevanz

Neben der Berücksichtigung der Siedlungsstruktur und der Aussagen zur zentralörtlichen Gliederung ist eine Ausrichtung der Busverkehrsplanung an wichtige Arbeitsplatzstandorte sowie öffentliche Einrichtungen und Infrastrukturangeboten mit hohem Publikumsverkehr von Bedeutung.

Damit sollen neben den Bedürfnissen der bisherigen Nutzer insbesondere im Schulverkehr auch vermehrt Bedürfnisse der Nutzer im Berufs- und Gelegenheitsverkehr, vor allem im Einkaufs- und Freizeitverkehr, Eingang in die ÖPNV-Planung zur Erschließung neuer Kundenpotentiale erhalten.

In Karte 2 sind diese wichtigen Ziele für die ÖPNV-Planung zusammengefasst dargestellt, soweit Informationen hierzu vorliegen (unvollständig sind insbesondere Angaben zu Arbeitsstätten aufgrund nicht vorliegender Rückantworten der befragten Gemeinden).

Deutlich wird eine Konzentration der Ziele und Einrichtungen in dem Mittelzentrum Eutin und den Unterzentren mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums Neustadt und Oldenburg sowie Malente als Stadtrandkern II.Ordnung.

Herausragender Behördenstandort ist die Kreisstadt Eutin. Dort sind die Einrichtungen durch ihre zentrale Lage gut vom Bahnhof bzw. ZOB zu erreichen.

1.1.6 Tourismus- und Ausflugsziele

Der Kreis Ostholstein gehört zu den fremdenverkehrsintensivsten Kreisen in der Bundesrepublik Deutschland. Gut 30 % der statistisch erfassten Beherbergungskapazitäten in Schleswig-Holstein liegen im Kreis Ostholstein.

Bezüglich des relevanten Verkehrsaufkommens hat trotz der hohen Touristenzahlen der Wohnortausflugsverkehr quantitativ eine wesentlich höhere Bedeutung als die saisonal stark schwankenden Urlauberausflüge. Aufgrund der Bedeutung des Tourismus und des Ausflugsverkehrs für den Kreis Ostholstein besteht eine ausgeprägte touristische Infrastruktur. Aus dieser treten einige herausragende Einzelziele mit mittlerer bis sehr hoher Bedeutung hervor

Karte 3: Freizeit- und Tourismusziele mit ÖPNV-Relevanz (Nord- und Südkreis)

1.1.7 Menschen mit Behinderungen

Bundesweit ist der Anteil behinderter Menschen seit 1999 um 3 Prozent gestiegen. Rund 6,7 Mio. der insgesamt 8,4 Mio. behinderten Menschen sind schwerbehindert. Behinderungen treten vor allem bei älteren Menschen auf: So sind 72 Prozent der behinderten Menschen älter als 55 Jahre.

Die durchschnittliche Lebenserwartung in Deutschland wird bis zum Jahr 2050 um voraussichtlich 6 Jahre ansteigen.

Die mit dem demografischen Wandel verbundenen Entwicklungen erfordern demzufolge eine wesentlich stärkere Ausrichtung aller Lebensbereiche auf diesen Personenkreis.

So wird mit dem Anstieg des Anteils älterer Menschen naturgemäß auch der Anteil der Menschen mit (erworbenen) Behinderungen bzw. Mobilitätseinschränkungen und Sinnessbehinderungen stark zunehmen. Diese Entwicklung erfordert eine stärkere Ausrichtung des ÖPNV auf diesen Personenkreis.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Zu Beginn der 90er Jahre sind die gesetzlichen Rahmenbedingungen, unter denen der öffentliche Verkehr betrieben wird, grundlegend geändert worden. Ausgehend von den in den EG-Verträgen verankerten Grundsätzen der Niederlassungsfreiheit, Dienstleistungsfreiheit und Diskriminierungsfreiheit erfolgte zunächst die Neuordnung der europarechtlichen Regelungen, insbesondere die Neufassung der Verordnung (EWG) 1191/69.

Auf diese europäischen Regelungen bauen bundes- und landesrechtliche Vorgaben auf, denen allgemein der ÖPNV sowie speziell die Aufstellung des RNVP unterliegen.

Diese Regelungen werden ergänzt und konkretisiert durch aktuelle Rechtsprechungen (z. T. rechtskräftig, z. T. noch nicht), denen sich künftig die hiesige Situation ebenfalls anzupassen hat (z.B. Magdeburger Urteil).

1.2.1 Europäische Gesetzgebung

Der Gemeinsame Markt für Güter, Dienstleistungen usw. steht im Mittelpunkt des EU-Rechtsrahmens. Auf dieser Grundlage soll ein System entstehen, das den Wettbewerb innerhalb des Binnenmarktes vor Verfälschungen schützt. Vor diesem Hintergrund sind staatliche Beihilfen, die den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar; allen Marktteilnehmern muss ein diskriminierungsfreier Marktzugang ermöglicht werden. Dieser sich auf den EG-Vertrag beziehende, allgemeine Rahmen wird für den Bereich des ÖPNV durch die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aus dem Jahre 1969 über die Verpflichtung des öffentlichen Dienstes i.d.F. der Verordnung (EWG) 1893/91 aus dem Jahre 1991 (VO (EWG) 1191/69 F 91) in Verbindung mit der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 über Beihilfen im Straßen- und Eisenbahnverkehr aus dem Jahre 1970 präzisiert.

Die VO (EWG) Nr. 1191/69 F 91 legitimiert staatliche ÖPNV-Beihilfen, wenn diese zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung erforderlich sind.

Dies ist dann der Fall, wenn die zuständige Behörde (nach bundesdeutschem bzw. schleswig-holsteinischem Rechtssprachgebrauch ist das der sog. Aufgabenträger (AT), s.u.) feststellt, dass die von den Verkehrsunternehmen (VU) im eigenen wirtschaftlichen Interesse erbrachten Verkehrsleistungen (nach bundesdeutschem bzw. schleswig-holsteinischem Rechtssprachgebrauch sind das die sog. eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, welche nicht Gegenstand dieser VO sind, s.u.) dazu nicht ausreichen.

Die zuständige Behörde kann dann Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes (nach bundesdeutschem bzw. schleswig-holsteinischem Rechtssprachgebrauch sind das die sog. gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, s.u.) erbringen lassen. Da den Verkehrsunternehmen dadurch aber keine wirtschaftlichen Nachteile entstehen dürfen, darf die zuständige Behörde zur Finanzierung dieser Verkehrsdienste Beihilfen gewähren. Dabei ist diejenige Lösung zu wählen, welche die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt, die im Rahmen einer ggf. europaweiten Ausschreibung zu ermitteln sind.

In seinem Urteil vom 24.07.2003 gestattet der EUGH die Zahlung von öffentlichen Beihilfen unter strengen Voraussetzungen:

- das begünstigte Unternehmen ist tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Leistungen beauftragt worden, wobei die Verpflichtungen klar und konkret definiert worden sein müssen,
- die Parameter zur Ermittlung der Ausgleichsleistungen sind zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden,
- der Ausgleich geht nicht über das hinaus, was zur Abdeckung der Kosten zur Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns erforderlich ist,
- die Höhe der Ausgleichszahlungen bemisst sich auf Grundlage der Kosten, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen bei der Erfüllung der Verpflichtung und unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns hätte.

Gegenwärtig ist die VO (EWG) 1191/69 F 91 in der Novellierung begriffen, dabei sind die Stellungnahme des EU-Parlaments zum Vorschlag der EU-Kommission sowie der daraufhin geänderte Kommissionsvorschlag Gegenstand der politischen Diskussion. Hintergrund dafür ist, dass die Umsetzung der VO (EWG) 1191/69 F 91 in den Mitgliedsstaaten zu recht unterschiedlichen Ergebnissen geführt hat. Die EU-Kommission ist daher der Auffassung, dass diese Unterschiede unweigerlich zu Behinderungen von Entwicklung und Funktionsfähigkeit des EU-Binnenmarktes für den ÖPNV führen und deshalb eine Rechtsnovelle zum Erreichen der verkehrspolitischen Ziele erforderlich ist. Der Novellierungsentwurf soll also durch Schaffung von Rechtssicherheit und den Abbau von Interpretationsspielräumen den Übergang in den ÖPNV-Wettbewerb EU-weit harmonisieren. Dazu befasst dieser sich unter dem Stichwort kontrollierter Wettbewerb (als Kompromiss zwischen monopolistischen Strukturen und vollständiger Deregulierung) und dessen Ergebnis der Gewährung zeitlich und räumlich begrenzter besonderer Rechte primär mit der Präzisierung von Gemeinwirtschaftlichkeit und damit Ausschreibungspflichten, mit Übergangsfristen bis zur zwingenden Umsetzung sowie mit Ausnahmeregelungen.

Es ist zum jetzigen Zeitpunkt jedoch offen, ob eine konsensfähige Regelung gefunden wird und wann eine solche rechtskräftig würde.

1.2.2 Bundesdeutsche Gesetzgebung

Der deutsche Rechtsrahmen musste an die EU-rechtlichen Vorgaben angepasst werden. Der Bundestag verabschiedete 1993 das Regionalisierungsgesetz, die Neufassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sowie die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), die zum 1. Januar 1996 in Kraft trat.

Regionalisierungsgesetz 1993

Im Rahmen der notwendig gewordenen Umstrukturierung der Bundeseisenbahn wurde 1993 das Eisenbahnneuordnungsgesetz² verabschiedet. Ein wesentlicher Bestandteil ist hier als Artikel 4 das Regionalisierungsgesetz. Es legt fest, dass zur Stärkung der Wirtschaftlichkeit künftig die Zuständigkeiten für Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV zusammenzuführen sind und dass die Aufgabenträger gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen einem Unternehmen entweder auferlegen oder vertraglich vereinbaren können.

Hieraus leitet sich die in den ÖPNV-Gesetzen der Länder konkretisierte Funktion des Aufgabenträgers ab, dem letztendlich auch die Definition der ausreichenden Verkehrsbedienung obliegt. In Anlehnung an die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 können hierunter in erster Linie soziale, umweltpolitische und landesplanerischer Faktoren verstanden werden; auch die Definition von Emissions- und sonstiger Umweltstandards zählt hierzu.

Personenbeförderungsgesetz 1996

Im Rahmen der Regionalisierung wurde auch das Personenbeförderungsgesetz an die neue Rechtslage angepasst. In Anlehnung an die europäischen Gegebenheiten erfolgte die grundlegendste Veränderung hinsichtlich der Unterscheidung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, die es vorher nicht gab.

Unabhängig von der nach wie vor umstrittenen Definition der Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit ergeben sich vor allem unterschiedliche Regelungen hinsichtlich der Ausschreibungspflichten und der Genehmigungserteilung.

Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen gemäß § 8 IV PBefG, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne. Die Genehmigung eigenwirtschaftlich durchgeführter Verkehrsleistungen wird nach § 13 PBefG erteilt.

Gemeinwirtschaftlich werden Verkehrsleistungen dann erbracht, wenn deren eigenwirtschaftliche Bedienung entsprechend obiger Definition nicht möglich ist, diese aber dazu dienen, die ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen. Kernpunkt hierbei ist die Gesamtbetrachtung eines wechselseitig verknüpften Bedienungsgebietes verschiedener Linien (Linienbündel), für die insgesamt der finanzielle Status festzustellen ist.

² Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz - ENeuOG) vom 27. Dezember 1993, BGBl I, S. 2378 ff.

Die Genehmigung nicht eigenwirtschaftlich durchgeführter Verkehrsleistungen wird nach § 13a PBefG erteilt, wobei die Maßgaben der GKVO (Geringste-Kosten-Verordnung) zu berücksichtigen sind.

Die Genehmigung wird im ÖPNV gemäß § 9 PBefG grundsätzlich für eine bestimmte Linienführung erteilt. Mit dieser linienbezogenen Betrachtungsweise verbinden sich die Betriebs- und Fahrplanpflichten sowie die Abgrenzung von dem Verkehrsangebot bereits vorhandener Unternehmer. Auch der wirtschaftliche Status einer Linie - d.h. deren Einordnung als eigen- oder gemeinwirtschaftlicher Verkehr - wird mindestens linienbezogen beurteilt.

Gemäß § 9 II PBefG steht es im pflichtgemäßen Ermessen der Genehmigungsbehörde, die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt zu erteilen. Hauptaspekt hierfür ist die Frage der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsgestaltung und damit die Möglichkeit, einen Ausgleich zwischen guten und schlechten ökonomischen Risiken herbeizuführen.

Hiermit wird einerseits dem Gebot des § 8 IV (1) PBefG entsprochen, Verkehrsleistungen vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen, andererseits werden die beihilferechtlichen Vorgaben des EG-Rechts berücksichtigt. Der wirtschaftliche Status ist in den Fällen der Liniebündelung dementsprechend auf das Linienbündel zu beziehen.

Über die konzessionsrechtlichen Konsequenzen hinaus ergeben sich unterschiedliche Regelungen hinsichtlich der Ausschreibungspflichten:

- Bei Genehmigungen für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen ist der Wettbewerb noch stark eingeschränkt. Es besteht für das bereits tätige Unternehmen ein fast vollständiger Schutz vor Marktneulingen.
- Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren ist gemäß PBefG diejenige Lösung zu wählen, die zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit führt, d. h. de facto zu den niedrigsten Haushaltsbelastungen des Aufgabenträgers. Dieses Ziel ist letztlich nur durch den Wettbewerb beim Marktzugang und damit durch Ausschreibungen der Verkehrsleistungen zu erzielen.

Bundesbehindertengleichstellungsgesetz

Mit dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG) vom April 2002 hat der Gesetzgeber weitreichende Maßstäbe für eine möglichst barrierefreie Ausgestaltung der ÖPNV-Infrastruktur gesetzt. Ziel dieses Rechtsrahmens ist es, behinderten Menschen eine gleichberechtigte und selbstbestimmte Lebensführung zu ermöglichen. Präzisiert wird dieses Ziel in § 8, wonach öffentlich zugängliche Anlagen und Beförderungsmittel nach den einschlägigen bundesrechtlichen Vorschriften auszugestaltet sind.

Dieser Verweis bezieht sich auf das durch das BBG entsprechend angepasste Personenbeförderungsgesetz, wonach u.a. bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne die Vertretungen Behinderten anzuhören (§ 8 Abs.3 PBefG) sind.

1.2.3 Landesgesetzgebung

ÖPNV-Gesetz des Landes Schleswig-Holstein

Auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes haben alle Bundesländer mit Ausnahme Hamburgs ÖPNV-Gesetze formuliert. Im ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) des Landes Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995³ ist festgelegt worden, dass die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im SPNV eine Aufgabe des Landes, im übrigen ÖPNV eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist, wobei unter bestimmten Voraussetzungen die Kreise die Planung und die Organisation sowie die Finanzverantwortung für den örtlichen ÖPNV kreisangehörigen Gemeinden übertragen können.

Gemäß § 5 haben die Kreise und kreisfreien Städte als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV jeweils einen Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) aufzustellen, der festgelegten Anforderungen zu genügen hat.

Der Kreis Ostholstein hat somit als Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV nach den gesetzlichen Vorgaben eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen sicherzustellen (ÖPNVG § 1 I).

Das ÖPNVG des Landes Schleswig-Holstein gibt den Kreisen als Aufgabenträger den Rahmen für die Entwicklung im ÖPNV vor: Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen, Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit (§ 1 II).

Der ÖPNV soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellt. Durch Maßnahmen zur Verlagerung auf den ÖPNV soll der MIV nach Möglichkeit zurückgeführt, zumindest aber ein weiterer Anstieg verhindert werden.

Grundsätzlich soll dem Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV, einschließlich der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, Vorrang vor dem MIV eingeräumt werden. Die Siedlungsentwicklung soll sich schwerpunktmäßig an leistungsfähigen ÖPNV-Linien orientieren (§ 1 III). Der ÖPNV ist mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung fortlaufend zu modernisieren (§ 1 VI).

Landesbehindertengleichstellungsgesetz

Ziel des Landesbehindertengleichstellungsgesetzes ist es, die Benachteiligung behinderter Menschen zu beseitigen und zu verhindern, sowie gleichwertige Lebensbedingungen und Chancengleichheit für behinderte Menschen herzustellen, ihnen die gleichberechtigte Teilhabe am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten und ein selbstbestimmtes Leben zu ermöglichen.

Die Träger öffentlicher Verwaltung werden verpflichtet, im Rahmen ihrer Aufgabenerledigung aktiv auf eine barrierefreie Nutzbarkeit des ÖPNV hinzuwirken.

³ veröffentlicht im GVOBl. Schleswig-Holstein 1995, S. 262

Schulgesetz des Landes Schleswig-Holstein

Die gesetzliche Pflichtaufgabe der Schülerbeförderung wird in § 80 des schleswig-holsteinischen Schulgesetzes geregelt. Träger der Schülerbeförderung sind demnach die Träger der öffentlichen Schulen. Die Schülerbeförderung gilt für Schülerinnen und Schüler der Grundschulen, der Klassenstufen 5 bis 10 der weiterführenden und allgemeinbildenden Schulen sowie der Sonderschulen. Einzelheiten zur Schülerbeförderung sind von den Kreisen durch Satzungen festgelegt worden.

Für den Kreis Ostholstein gilt die Schülerbeförderungssatzung vom 09.12.2004, in der die Anerkennung der notwendigen Kosten für die Schülerbeförderung geregelt ist. Grundsätzlich wird die Schülerbeförderung nach § 42 PBefG mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt (§ 4 Ia Schülerbeförderungssatzung Kreis Ostholstein). In Einzelfällen können Schülerbeförderungsleistungen durch den freigestellten Schülerverkehr erbracht werden (z.B. teilweise in den Gemeinden Grömitz, Malente, der Stadt Fehmarn und dem Amt Oldenburg-Land).

1.2.4 Vertragliche Regelungen

Schülerbeförderung

Die Busleistungen im Schülerverkehr werden im wesentlichen durch den Kauf von Schülerzeitkarten abgewickelt; in einigen Gemeinden bestehen sogenannte Pauschalverträge⁴ mit den Verkehrsunternehmen. Dabei werden durch die Schulträger die Leistungen bei den Verkehrsunternehmen bestellt und durch Zahlung von Pauschalbeträgen abgegolten. Der Nachteil bei dieser Verfahrensweise ist die fehlende Transparenz in der Abrechnung dieser Pauschalverträge.

Sonstiger ÖPNV

Zusätzlich zu den auf Initiative der Verkehrsunternehmen durchgeführten Verkehrsleistungen bestellt der Kreis Ostholstein so genannte Mehrverkehrsleistungen, die im wesentlichen zur Aufrechterhaltung einer Grundversorgung vor allem im ländlichen Bereich dienen.

Der Kreis Ostholstein hat sich in dem Vertrag über die Durchführung von Verkehrsleistungen einschließlich Schülerverkehr vom 09.04.2001 verpflichtet, bis zum Eintritt in den Wettbewerb Verkehrsleistungen in dem bisherigen Umfang weiter zu bestellen. Daneben werden in einigen Regionen Verkehrsleistungen auf besondere Bestellung einzelner Kommunen erbracht, z.B. Stadtverkehre in Heiligenhafen und Eutin, Anbindung des Bahnhofes an das Ortszentrum in Timmendorfer Strand.

⁴ Festpreis (Pauschalpreis) für den Buseinsatz pro Tag und pro Bus durch den Auftragnehmer.

1.3 Organisation des ÖPNV im Kreis Ostholstein

Für den straßengebundenen ÖPNV ist der Kreis Ostholstein zuständiger Aufgabenträger. Die mit der Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft verbundenen Aufgaben werden vom Fachdienst Regionale Planung erfüllt.

Die Erbringung der Verkehrsleistung erfolgt zur Zeit im wesentlichen durch die Verkehrsgemeinschaft Ostholstein, die auch die Linienkonzessionen besitzt. Die VGOH wurde 1988 durch die Verkehrsunternehmen Autokraft, Härzer, Nölte sowie der Lübeck-Travemünder-Verkehrsgesellschaft (LVG) gegründet.

Durch die Gründung der Verkehrsgemeinschaft soll aufgrund der gegenseitigen Anerkennung einheitlicher Tarife der Verkehrsunternehmen im Bedienungsgebiet sowie durch die gemeinsame Darstellung des Bedienungsangebots der Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln erleichtert und die Information der Fahrgäste durch mehr Transparenz verbessert werden.

In den Randbereichen zur Hansestadt Lübeck (Stadt Bad Schwartau, sowie Gemeinden Stockelsdorf und Ratekau) werden Linienleistungen durch die Unternehmen der Tarifgemeinschaft Lübeck erbracht. In dieser Tarifgemeinschaft haben sich der Stadtverkehr Lübeck, die Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft sowie die Deutsche Bahn AG zusammengeschlossen.

Aufgabenträger für den Schienengebundenen Personen-Nahverkehr ist das Land Schleswig-Holstein. Die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH nimmt diese Aufgabe für das Land wahr.

1.4 ÖPNV-Nachfrage und Marktausschöpfung

Die folgenden Darstellungen und Auswertungen zur Nachfrage auf den Linien der VGOH basieren auf Fahrscheindruckerdaten der VGOH sowie auf Angaben zu abgerechneten Schülerverkehren. Ausgewertet wurden die Fahrscheindruckerdaten der Monate März und August des Jahres 2004. Der März repräsentiert hierbei einen Monat ohne Ferien- und Feiertage mit hohen Anteilen werktäglicher Schüler- und Berufsverkehre. Der Monat August ist dagegen durch die Schulferien und einen hohen Anteil an Freizeit- und Tourismusverkehren geprägt.

Gesamtnachfrage

Auf den Linien der Fa. Autokraft wurden anhand der Fahrkartenverkäufe folgende Fahrgastzahlen ermittelt:

Ergänzend dargestellt werden die Schülerfahrten nach Schülerbeförderungsstatistik. Insgesamt wurden damit im März 2004 16.766 Fahrgäste durchschnittlich an einem Schulwerktag durch die Fa. Autokraft befördert, davon 13.623 Schüler. Im Juli 2004, also in der Ferienzeit, wurden etwa 5.161 Fahrgäste Mo-Fr befördert. An Schulwerktagen außerhalb der Tourismussaison dominiert mit 81 % aller Beförderungsfälle damit deutlich der Schülerverkehr die Nachfrage nach Busverkehrsleistungen im Bedienungsgebiet der Autokraft.

Tabelle 3: Fahrgastzahlen in März und August 2004 nach Fahrschein-Verkaufsstatistik (Tageswerte)

	März 2004			Juli 2004		
	Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
Fahrgäste im Jedermannverkehr	3.143	1.222	501	4.678	3.155	1.860
Fahrgäste im Schülerverkehr	13.623	241	241	482	261	261
Gesamt-fahrgastzahlen	16.766	1.463	743	5.161	3.417	2.122

Die Fahrgastzahlen im Juli 2004 verdeutlichen die Bedeutung der touristischen Verkehre für den Busverkehr.

1.5 Analyse des ÖPNV-Angebotes

1.5.1 Schienenpersonennahverkehr

Im Kreis Ostholstein wird auf zwei Eisenbahnstrecken Schienenpersonenverkehr durchgeführt:

- KBS 141 „Vogelfluglinie“ Puttgarden - Lübeck - Hamburg, mit kurzem Abzweig Neustadt Güterbahnhof (Betriebsbahnhof) - Neustadt (Holstein) und
- KBS 140 Lübeck - Kiel .

Alle Strecken mit Ausnahme der Abschnitte Bad Schwartau – Lübeck und Eutin - Malente sind eingleisige Hauptbahnen. Wie auch auf vielen anderen Strecken in Schleswig-Holstein wurden in den letzten Jahrzehnten im Zuge der seinerzeit verfolgten Strategie eines einstufigen, beschleunigten Zugkonzeptes im Nahverkehr mehrere Stationen aufgelassen. Im Landesweiten Nahverkehrsplan für den SPNV werden zum Teil auch wieder Reaktivierungen von Stationen ins Auge gefasst. So sind die Haltepunkte Pansdorf und Großenbrode inzwischen wieder eröffnet worden.

KBS 141, Puttgarden - Lübeck Hbf

Die Strecke Puttgarden - Lübeck ist Bestandteil der internationalen kombinierten Fähr- und Eisenbahnverbindung „Vogelfluglinie“, die in den 1960er Jahren als kürzeste Verbindung zwischen Norddeutschland und Kopenhagen eingerichtet wurde. Die Eisenbahninfrastruktur wurde teilweise neu errichtet, zum Teil wurden bestehende Strecken integriert.

Die Infrastruktur der Strecke entspricht gegenwärtig in vielen Punkten nicht dem Standard einer internationalen Hauptbahn. Angesichts der nur wenigen Zugangs- und Kreuzungsstellen bestehen insbesondere nördlich von Neustadt derzeit (noch) keine guten Bedingungen für einen attraktiven SPNV.

Der Abschnitt Neustadt – Lübeck wird stündlich bedient, auf dem Abschnitt nördlich von Neustadt verkehren gegenwärtig täglich wenige unvertaktete Fahrtenpaare (teilweise als Fahrradzug).

Besonders nachmittags bestehen mehrstündige Fahrplanlücken. Dazu kommen einzelne IC- bzw. EC-Fahrten im Fernverkehr

Das Land Schleswig-Holstein wird ab dem Frühjahr 2005 nördlich von Neustadt einen Zweistundentakt bestellen. In diesem Zusammenhang ist die Reaktivierung der Haltepunkte Lensahn (2005) und Burg (Frühestens Ende 2006) beabsichtigt.

Im 2. LNVP sind folgende Planungen vorgesehen:

- Elektrifizierung Hamburg-Lübeck-Travemünde und Beschleunigung der Strecke
- Ausweitung des werktäglichen Halbstundentaktes zwischen Hamburg und Lübeck auf die Nebenverkehrszeit
- ESTW Lübeck Hbf und Ermöglichung des Gleiswechselbetriebes bis Bad Schwartau zur Optimierung des Taktknotens Lübeck
- Integrationen des SchnellBusses Bad Segeberg – Lübeck in das ITF-Konzept
- Einrichtung weiterer SchnellBuslinien (z.B. in den Korridoren Kiel –Oldenburg, Eutin-Neustadt)
- Neue Station in Ratekau
- ab 2008: Anpassung der Signaltechnik für die Möglichkeit zum Flügeln von Zügen in Bad Oldesloe
- Einführung eines regelmäßigen SPNV auf der Vogelfluglinie mit Anbindung Burg auf Fehmarn

KBS 140, Abschnitt Lübeck Hbf - Bad Malente-Gremsmühlen

Auf dem im Kreis Ostholstein liegenden Abschnitt dieser Strecke besteht folgendes Angebot: Die Gesamtstrecke Lübeck – Kiel wird von einem im Stundentakt verkehrenden Regionalexpress bedient, welcher bis auf Pansdorf an allen Stationen hält. Da die meisten der Regionalexpress-Züge nicht in Lübeck beginnen bzw. enden, sondern alternierend in Hamburg Hbf bzw. Bad Kleinen ihren Start- oder Endbahnhof haben, ist es für die Fahrgäste aus dem Kreisgebiet möglich, ohne umzusteigen z.B. nach Hamburg zu gelangen. Zwischen Lübeck und Eutin verkehrt ebenfalls im Stundentakt zusätzlich eine Regionalbahn, welche an allen Stationen, also auch in Pansdorf, hält.

Im 2. LNVP sind für diese Strecke folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Ausbau für schnellere RE-Verbindungen (mit einer Fahrzeit von unter einer Stunde) und Einrichtung eines ITF-Knotens Kiel zur vollen Stunde
- Integration des SchnellBusses Lübeck-Bad Segeberg in das ITF-Konzept
- Einrichtung weiterer SchnellBuslinien (z.B. in den Korridoren Kiel-Oldenburg)
- Modernisierung des Lübecker Hauptbahnhofs

1.5.2 Straßengebundener ÖPNV/Buslinienverkehr

Die Buslinienverkehre im Kreis Ostholstein lassen sich entsprechend ihrer Linienführung in überregionale, regionale und lokale Verkehre einteilen, wobei bislang keine klare Produktdifferenzierung existiert.

Der Linienverlauf und die Ausrichtung der Linien auf überregionale, regionale oder lokale Verkehre ist aus Karte 4 ersichtlich. Der Überschneidungsbereich mit der Hansestadt Lübeck ist detailliert auf der Karte 5 dargestellt.

Karte 4: Bestand Liniennetz

Karte 5: Bestand Liniennetz (Raum Lübeck)

Überregionale Linien

Als überregionale Linien werden Linien bezeichnet, die

- stärker verbindenden als erschließenden Charakter haben,
- weit über die Kreisgrenze hinausfahren und häufig dem Verkehr von oder nach benachbarten Oberzentren (Hamburg, Kiel) oder weiter entfernten Großstädten (z.B. Berlin) dienen.

Die meisten Linien nehmen auch Verkehrsaufgaben im touristischen Bereich wahr. Es werden zumeist Ziele im Kreis Ostholstein angesteuert. Entweder wird nur zu einem einzelnen Ziel gefahren (Linie 4320: Hansa-Park), oder es werden - wie bei den Linien 5501 und 9836 - die meisten der an der Ostseeküste liegenden Ferienorte angesteuert.

Bei einigen Linien besteht ein ganztägiges unvertaktetes Angebot, wobei jedoch nur ein Teil der Fahrten die Linie durchgehend bedienen, während die anderen Fahrten regionale oder lokale Verkehrsaufgaben im Verlauf der Linie wahrnehmen (z.B. Linie 4310).

Regionale Linien

Die regionalen Linien besitzen folgende Merkmale:

- Es werden wichtige Relationen zwischen zentralen Orten im Kreis Ostholstein oder der Hansestadt Lübeck bedient,
- die regionalen Linien haben sowohl verbindende als auch erschließende Verkehrsfunktionen,
- sie haben eine vergleichsweise direkte Linienführung mit wenigen oder gar keinen Linienwegaufspaltungen und
- sie werden - bis auf wenige Ausnahmen - ganztägig bedient und haben ein vergleichsweise dichtes Angebot.

Die Bedienung der regionalen Linien erfolgt teilweise teleskopiert, mehrere Fahrten verkehren nur auf Teilstrecken. Neben Fahrten, die auf den Jedermannverkehr ausgerichtet sind, werden zumeist auch die Schulverkehre in den bedienten Korridoren ganz oder zumindest teilweise in das Angebot dieser Linien integriert.

Zahlreiche regionale Linien haben eine vergleichsweise hohe Bedienungshäufigkeit. Sie verkehren ungefähr stündlich, teilweise auch noch häufiger. Gelegentlich sind auch Ansätze zu einer Vertaktung vorhanden.

Bei diesen Linien handelt es sich entweder um

- schienenparallele Linien, mit denen die zahlreichen Orte entlang der Vogelfluglinie, die nicht im SPNV bedient werden, untereinander und mit den Mittelzentren verbunden werden (Linie 5804), oder um
- Linien zwischen den ober- bzw. mittelzentralen Orten Lübeck, Eutin oder Neustadt und den touristisch geprägten Orten an der Ostseeküste (Linien 5951, 5800, 5816).

Lokale Linien

Den lokalen Linien sind folgende Eigenschaften gemeinsam:

- sie haben vorwiegend auf Erschließung ausgerichtete Linienverläufe und Haltestellenabstände,
- ihr Linienverlauf beschränkt sich zumeist auf eine oder wenige, einander benachbarte Gemeinden oder Ämter.

Die Angebote der im Kreis Ostholstein verkehrenden lokalen Linien unterscheiden sich stark voneinander. Im einzelnen können sie den folgenden Unterkategorien zugeordnet werden:

Stadtverkehrs- und Nachbarortslinien im Lübecker Umland

Stockelsdorf und Bad Schwartau sind praktisch vollständig Bestandteile des Lübecker Stadtverkehrsnetzes. Allein Bad Schwartau wird z.B. von insgesamt 6 Linien auf direktem Wege mit der Hansestadt verbunden.

Stadtverkehre in Eutin und Heiligenhafen

Die Stadtverkehre in Eutin (Linien 5502 - 5505) und Heiligenhafen (Linie 5700) werden in der Regel im Stundentakt bedient, wobei in Heiligenhafen nur zwischen Vormittag und Spätnachmittag gefahren wird. In Eutin besteht ein Netz aus 4 Radiallinien, tlw. mit größeren Endschlaufen, in Heiligenhafen ein Netz aus zwei Linien mit Schlaufen und Radialen. In Neustadt, Oldenburg und Burg werden Stadtverkehrsaufgaben von den überörtlichen Linien übernommen.

Ergänzende lokale Verkehre wie Anruf-Sammel-Taxen und Bürgerbusse

Vor allem auf der Insel Fehmarn werden Anruf-Sammel-Taxi-Linien (Linien 5760 und 5770) und Bürgerbus-Linien (Linien 5780 - 5783) angeboten, die einzelne angebots-ergänzende Verbindungen im Tagesverkehr aufweisen.

AST-Angebote dienen auch vereinzelt zur Angebotsergänzung auf Buslinien (z.B. einzelne AST-Angebote auf der Linie 5653).

Im Raum Neustadt verkehren die Linien 5806 und 5808 ausschließlich an Markttagen (dienstags und freitags).

1.5.3 Weitere Verkehrsangebote

Neben landgebundenen Verkehren mit Eisenbahn und Bus ist die Fährverbindung der Vogelfluglinie zwischen Puttgarden und Rødby (Dänemark) als internationaler Linienerverkehr ausgehend vom Kreis Ostholstein zu nennen. Im Rahmen dieser Fährverbindung werden neben den EuroCity-Zügen auch Pkw und Lkw transportiert. Auch die Benutzung für Personen, die per Rad, zu Fuß oder mit dem Linienbus anreisen, ist möglich.

1.5.4 Verknüpfungspunkte

1.5.4.1 Verknüpfungspunkte Bus – Schiene

Bahnhöfe und Haltepunkte sind gleichermaßen Schnittstellen zwischen dem Busverkehr und dem Schienenpersonennah- und Fernverkehr.

Insbesondere dort, wo auf den zumeist eingleisigen Strecken regelmäßig Zugkreuzungen stattfinden, können Voraussetzungen gegeben sein, um Systemknoten zwischen Eisenbahn und Busverkehr herzustellen.

Dort können gleichzeitig vielfältige Umsteigebeziehungen hergestellt werden. Hierfür müssen infrastrukturelle Voraussetzungen gegeben sein (Bushaltestellen, Wendemöglichkeiten), auch die Umfeldqualität spielt eine Rolle.

An den für den Kreis Ostholstein relevanten Bahnhöfen und Haltepunkten sind die in Tabelle 4 dargestellten Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Bus- und Schienenverkehr vorhanden oder wären ggf. herstellbar. Für eine effektive Verzahnung der verschiedenen Verkehrsträger ist eine enge Abstimmung der Fahrpläne erforderlich.

Um Anschlüsse sicherzustellen, sollten vorhandene technische Einrichtungen (z.B. Betriebsfunksysteme) genutzt werden.

Neben den regulären Linienerkehren bestehen verschiedene Angebote im Rahmen des Ausflugsverkehrs, z.B.:

- Schiffsausflüge auf der Ostsee (mehrere Ausgangspunkte, z.B. Burgstaken),
- Bootsfahrten auf den Seen der Holsteinischen Schweiz, wie die 5-Seen-Fahrt (mehrere Ausgangspunkte im Raum Malente-Gremsmühlen / Plön), die Kellerseefahrt (mehrere Ausgangspunkte, z.B. in Malente-Gremsmühlen und Fissau) oder die Große Eutiner Seenrundfahrt.

Zur Bildung geschlossener Transportketten im Freizeitverkehr können Kombinationen zwischen ÖPNV und diesen Freizeitverkehrsangeboten sinnvoll sein und eröffnen v.a. im touristischen Bereich attraktive Möglichkeiten zur Mobilitätssteigerung.

An mehreren Stellen bestehen vergleichsweise günstige oder mit relativ geringem baulichen Aufwand realisierbare Möglichkeiten zur Verknüpfung zwischen Schienen- und Buslinienverkehr. Problematisch für die Anschlussgestaltung im nördlichen Kreisgebiet sind die derzeit weitgehend fehlende SPNV-Bedienung und die unterschiedlichen Zeitlagen der Fernzüge auf der Vogelfluglinie.

Tabelle 4: Verknüpfungspunkte Schiene-Bus

Bahnhof/ Haltepunkt	Zugzeitlagen (Bestand)	Umsteigesituation	Bewertung, Perspektiven
Lübeck Hbf	Systemknoten	moderner ZOB mit Inselbussteig, Zugang durch Häuserblock	günstiger Anschlusspunkt, da 2 Systemknoten pro Stunde
Lübeck-Travemünde Strand	Systemknoten	kleiner Busbahnhof unmittelbar vor dem Bahnhof, zentrale Lage, Besonderheit: weithin sichtbare Anzeige der Abfahrtszeit des nächsten Zuges	günstige Anschlussmöglichkeiten
Bad Schwartau	Kein Knoten	keine Umsteiganlage vorhanden, Randsituation	nach Ausbau ggf. interessant zur Anbindung lokaler Busverkehre an durchgehende Züge Richtung Hamburg
Pansdorf	kein Knoten	Haltestelle am Bahnhof vorhanden	
Pönitz	Kreuzung RE mit RB	Bahnübergang, kleine Wendeschleife mit Haltestelle unmittelbar am Bahnsteig Richtung Kiel	ggf. für einzelne Anschlussbeziehungen interessanter Umsteigepunkt
Eutin	Systemknoten (2x stdl.)	kleiner Busbf. auf dem Bahnhofsvorplatz, Zugang zum Bahnsteig Ri. Lübeck durch Tunnel, innenstadtnahe Lage	günstiger Anschlusspunkt, da 2 Systemknoten pro Stunde
Bad Malente-Gremsmühlen	10 Min Abstand Richtung <-> Gegenrichtung	Bahnübergang, Haltestellen mit separater Busspur und Wendeschleife am ZOB und Haltestellen auf dem ehem. Güterbahnhof, fußläufige Bahnuntertunnelung; 100m Fußweg zum Schiffsanleger	ggf. für einzelne Anschlussbeziehungen interessanter Umsteigepunkt

Bahnhof/ Haltepunkt	Zugzeitlagen (Bestand)	Umsteigesituation	Bewertung, Perspektiven
Timmendorfer Strand	Systemknoten	zentrumsferne Lage des Bahnhofs, kleine Buswendeschleife vorhanden, wird jedoch als Taxenstand genutzt (nur gelegentliche Bedienung im Busverkehr)	für Anschluß einer Zubringerlinie gut geeignet
Scharbeutz	kein Systemknoten	Randlage des Bahnhofs, keine Umsteiganlage vorhanden, jedoch Wenden möglich	Umsteiganlage Bahn/Bus befindet sich im Bau
Haffkrug	kein Systemknoten	Lage des Bf am Bahnübergang, keine Umsteiganlage, Bushaltestellen in der Nähe	bei Verlagerung der Bushaltestellen zum Bahnübergang ggf. als Anschlusspunkt denkbar
Sierksdorf	30-minütiger Versatz	Randlage des Hp, jedoch fußläufig vom Strand erreichbar, keine Umsteiganlage	ungünstig wegen Lage, Ausstattung und Zugzeitlagen
Neustadt (Holstein)	15 min. Abstand Ankunft <-> Abfahrt	zentrumsnahe Lage, Umfeld jedoch eher gewerblich geprägt, ZOB vor dem Bahnhof	systematische Anschlüsse möglich (auch in Richtung Grömitz)
Lensahn	Kein Systemknoten	Reaktivierung des Bahnhofs ist kurzfristig beabsichtigt Lage des Bf unmittelbar am Bahnübergang	als Anschlusspunkt denkbar, wenn Bushaltestellen eingerichtet werden
Oldenburg	unterschiedl., ca. 30-minütiger Versatz	Randlage des Bf, ZOB unmittelbar am Bahnsteig	bessere Anschlusssituation, wenn ganztägige RB-Bedienung realisiert wird, Ausgangsbahnhof in die Ferienorte
Großenbrode	Kein Systemknoten	ZOB unmittelbar am Bahnsteig	Verbesserung der Anschlusssituation
Burg		Reaktivierung mittelfristig geplant	bei entsprechendem Ausbau ggf. als zentraler Umsteigepunkt für Fehmarn denkbar
Puttgarden	unterschiedl., ca. 30-minütiger Versatz	Bushaltestellen direkt vor dem Fähr- und Bahnterminal	ggf. bessere Anschlusssituation, wenn ganztägige RB-Bedienung realisiert wird

1.5.4.2 Verknüpfungspunkte Bus – Bus

Neben den bestehenden und potentiellen Umsteigepunkten zwischen SPNV und Buslinienverkehr gibt es im Kreis Ostholstein folgende Umsteigeanlagen innerhalb des Busliniennetzes:

Tabelle 5: Verknüpfungspunkte Bus - Bus

Haltestelle	Beschreibung
Bad Schwartau, ZOB	am Innenstadtrand liegende zentrale Umsteigehaltestelle, tlw. Haltestellen attraktiv vor Geschäftshaus im Straßenverlauf gelegen, tlw. weniger attraktive Busbahnsteige im „Hinterhof“ des Hauses, Wendemöglichkeiten vorhanden
Timmendorfer Strand, ZOB	ZOB am Parkplatz eines Einkaufszentrums, relativ spartanische Ausstattung, Randlage abseits der Strandpromenade, Wendemöglichkeiten vorhanden
Kellenhusen, ZOB	Randlage, Wendemöglichkeit vorhanden
Lensahn, ZOB	Randlage, großzügige Anlage im Süden des Ortes, Wendemöglichkeit vorhanden
Oldenburg, Markt	mehrere Haltestellen rund um den großzügig bemessenen Marktplatz, zentrale Lage, Wendemöglichkeit vorhanden
Heiligenhafen, Wilhelmplatz	einfache Haltestelle östlich des zentralen Bereiches, Randlage, Wendemöglichkeit vorhanden
Burg, Niendorfer Platz	mehrere Haltestellen an beiden Seiten einer Haupteinkaufsstraße, Querungsmöglichkeit (LSA) vorhanden, wenden über Blockumfahrungen
Bad Malente Gremsmühlen	Lage ZOB am Bahnhof, mehrere Haltestellen auf dem Bahnhofsvorplatz und dem ehem. Güterbahnhof, fußläufige Bahnuntertunnelung für beide Haltestellenbereiche, zwei Wendeschleifen.

1.5.4.3 Analyse der bestehenden Anschlusssituation an den Knotenpunkten

Im Rahmen einer im Jahre 1998 durchgeführten Untersuchung zur Optimierung der Schulverkehre im Kreis Ostholstein⁵ wurde auch die Anschlussqualität an den Bus-Schiene-Verknüpfungspunkten Eutin, Neustadt und Oldenburg untersucht. Zugrundegelegt wurden sämtliche Anschlüsse von Bus auf Bahn und von Bahn auf Bus:

Verknüpfungspunkt	Übergangszeit bis 15 min	Übergangszeit 15 - 30 Min	Übergangszeit 30 - ? Min	Rest: kein Anschluss
Eutin	34%	21%	7%	38%
Neustadt	18%	24%	13%	45%
Oldenburg	27%	28%	8%	37%

Generell kann festgestellt werden, dass zum Untersuchungszeitpunkt an allen drei untersuchten Verknüpfungspunkten nur relativ wenige Anschlüsse mit attraktiven Übergangszeiten unter 15 Minuten bestanden.

⁵ VGOH: Untersuchung zur Optimierung der Schulverkehre im Landkreis Ostholstein, 1998.

1.5.5 Angebotsqualität im Kreis Ostholstein

Für die Städte, Gemeinden, Siedlungsteile und Wohnplätze des Kreises Ostholstein wurde eine Bewertung der Angebotsqualität nach folgenden Kriterien durchgeführt:

- Erschließungsqualität (Dichte des Haltestellennetzes)
- Bedienungsqualität (Bedienungshäufigkeit, Vertaktung, Fahrtenpaare)
- Verbindungsqualität (Umstiegsnotwendigkeiten, Beförderungszeiten)

Einzelheiten zur Bewertungsmethodik sind der Untersuchung zur Neuordnung des Busverkehrs im Kreis Ostholstein der Planungsgruppe Nord (PGN 2002) zu entnehmen.

Mit der dort vorgenommenen Bewertung aller Wohnplätze mit mehr als 200 Einwohnern im Kreis Ostholstein hinsichtlich ihrer ÖPNV-Angebotsqualität werden 110 der Städte, Gemeinden, Gemeindeteile und Wohnplätze in Ostholstein bewertet, in denen knapp Dreiviertel aller Einwohner des Kreis Ostholsteins wohnen.

1.5.5.1 Bewertung der Erschließungsqualität

Nach der Bewertung der Planungsgruppe Nord (PGN) haben rund 82% der Städte und Gemeinden des Kreises Ostholstein einen dem Richtwert entsprechenden oder über dem Richtwert liegenden Erschließungsgrad. Die Mehrheit davon ist „gut“ erschlossen, d.h., 70-90% der Siedlungsbereiche liegen im Einzugsbereich von Haltestellen. In den „sehr gut“ bis „befriedigend“ erschlossenen Städten und Gemeinden leben 95 % der Einwohner des Kreises Ostholstein. 5 % der Einwohner wohnen in 7 Städten und Gemeinden, die insgesamt einen unzureichenden Erschließungsgrad aufweisen.

Von den ca. 115 Wohnplätzen mit mehr als 200 Einwohnern im Kreis Ostholstein sind 80 % an den ÖPNV angebunden, 20 % haben keine bzw. eine unzureichende ÖPNV-Erschließung.

Nicht erschlossen sind Grömitz-Guttau und z.T. der Bereich Landeskrankenhaus in Neustadt i.H., die anderen 21 Wohnplätze mit Erschließungsmängeln weisen ein ÖPNV-Fahrtenangebot unter 5 Fahrtenpaare auf.

Die etwa 550 Wohnplätze mit weniger als 200 Einwohnern sind nur zu 26 % an den ÖPNV angebunden. 74 % bzw. 408 Wohnplätze haben keine ÖPNV-Erschließung bzw. ein Fahrtenangebot unter 5 Fahrten. Dies betrifft 71 % der etwa 22.000 Einwohner in Wohnplätzen dieser Größenordnung.

Damit leben rund 23.000 Einwohner in insgesamt 430 Wohnplätzen ohne bzw. mit unzureichender ÖPNV-Anbindung. Dies zeigt deutlich die Probleme einer Flächenerschließung im Kreis Ostholstein auf.

Karte 6: Erschließungsqualität im Kreis Ostholstein

Tabelle 6: Erschließungsgrad der Wohnplätze > 200 Einwohner

	Wohnplätze		Einwohner	
	absolut	in %	absolut	in %
Erschlossen	92	80%	153.857	95%
nicht erschlossen	23	20%	7.663	5%

Tabelle 7: Erschließungsgrad der Wohnplätze < 200 Einwohner

	Wohnplätze		Einwohner	
	absolut	in %	absolut	in %
Erschlossen	144	26%	6.448	29%
nicht erschlossen	408	74%	15.454	71%

**Tabelle 8: Wohnplätze > 200 EW mit Erschließungsmängeln (nicht erschlossen (n.e.)),
überwiegend nicht erschlossen oder Bedienungsangebot < 5 Fahrten)**

Stadt/Gemeinde	Wohnplatz	EW-Zahl	Mangel
Ahrensböök	Dunkelsdorf	230	< 5 Fahrten
Ahrensböök	Holstendorf	209	< 5 Fahrten
Bannedorf a. F.	Bannedorf	238	80% <5 Fahrten
Burg auf Fehmarn	Burgstaaken	564	< 5 Fahrten
Grömitz	Brenkenhagen	299	70% <5 Fahrten
Grömitz	Gutttau	220	n.e.
Malente	Neversfelde	251	< 5 Fahrten
Manhagen	Manhagen	205	< 5 Fahrten
Neustadt in Holstein	Landeskrankenhaus	760	60% n.e.
Oldenburg i.H., Stadt	Kröß	283	< 5 Fahrten
Ratekau	Offendorf / Kreuzkamp	465	< 5 Fahrten
Ratekau	Luschendorf	438	< 5 Fahrten
Ratekau	Warnsdorf	427	< 5 Fahrten
Ratekau	Ovendorf	239	< 5 Fahrten
Riepsdorf	Riepsdorf	239	< 5 Fahrten
Scharbeutz	Sarkwitz	352	< 5 Fahrten
Schashagen	Schashagen	566	< 5 Fahrten
Süsel	Zarnekau	388	< 5 Fahrten
Süsel	Gothendorf	227	< 5 Fahrten
Süsel	Ottendorf	216	< 5 Fahrten
Timmendorfer Strand	Hemmelsdorf	334	< 5 Fahrten
Wangels	Grammdorf	213	< 5 Fahrten
Westfehmarn	Dänschendorf	270	< 5 Fahrten

1.5.5.2 Bewertung der Bedienungsqualität

87 % der Einwohner des Kreises Ostholstein in den bewerteten Gemeindeteilen haben nach den Untersuchungen der PGN eine dem Richtwert entsprechende oder über dem Richtwert liegende Bedienungshäufigkeit im ÖPNV.

Bei über der Hälfte der bewerteten Gemeindeteile (65 von 110) konnte sogar eine an den Standards gemessene überdurchschnittliche Bedienungsqualität festgestellt werden.

Eine wesentlich unter dem Richtwert liegende Bedienungsqualität (unzureichend --) wurde für 9 Gemeindeteile bzw. Wohnplätze festgestellt. Betroffen davon sind etwa 2% der Einwohner in den bewerteten Gemeindeteilen. Weitere 16 Gemeindeteile bzw. Wohnplätze haben eine nur mangelhafte Bedienungsqualität. Neben vielen kleinen Gemeinden ist darunter auch Burg auf Fehmarn (unzureichende Anbindung an das MZ Oldenburg) und Oldenburg in Holstein (unzureichende Anbindung an das OZ Lübeck).

Tabelle 9: Stadtteile und Wohnplätze mit unzureichender Bedienungsqualität

Gemeinde / Stadt	Stadtteil / Wohnplatz	Anzahl EW
Ahrensböök	Holstendorf	209
Bannesdorf a.F.	Bannesdorf	238
Burg auf Fehmarn	Burgstaaken	564
Grömitz	Brenkenhagen	299
Ratekau	Ovendorf	239
Schashagen	Merkendorf	236
Süsel	Groß Meinsdorf	257
Westfehmarn	Dänschendorf	270
Westfehmarn	Petersdorf	571

Tabelle 10: Stadtteile und Wohnplätze mit mangelhafter Bedienungsqualität (-)

Gemeinde / Stadt	Stadtteil / Wohnplatz	Anzahl EW
Ahrensböök	Dunkelsdorf	230
Burg auf Fehmarn	Burg, Stadt	5080
Grömitz	Guttau	220
Heiligenhafen, Stadt	Ortmühle / Strandhusen	501
Manhagen	Manhagen	205
Neustadt in Holstein	Rettin	224
Oldenburg in Holstein	Oldenburg, Stadt	8520
Ratekau	Offendorf / Kreuzkamp	528
Ratekau	Warnsdorf	427
Schashagen	Schashagen	240
Schönwalde am Bungsberg	Langenhagen	350
Stockelsdorf	Ottendorf	216
Süsel	Zarnekau	388
Timmendorfer Strand	Hemmelsdorf	334
Wangels	Grammdorf	213
Scharbeutz	Sarkwitz	352

Karte 7: ÖPNV-Bedienungsqualität im Kreis Ostholstein**1.5.5.3 Bewertung der Verbindungsqualität****Tabelle 11: Gesamtbewertung der Verbindungsqualität**

Verbindungsqualität		
Bewertungsklasse und Bewertungsmaßstab	Anzahl der Gemeinden (-teile)	Einwohnerzahl
++	10	15.775 ¹⁾ (9,7%)
+	16	45.765 ²⁾ (28,0%)
0	31	63.558 ³⁾ (39,0)
-	34	19.071 ⁴⁾ (11,7%)
--	19	18.898 ⁵⁾ (11,6%)

1) ohne Weißenhäuser Strand (Feriensiedlung)

2) Oldenburg pauschal mit 8520 EW angesetzt

3) Dannau pauschal mit 370 EW angesetzt

4) ohne Burgtiefe (Feriensiedlung)

5) ohne Lensterstrand (Feriensiedlung)

Etwa Dreiviertel der Einwohner des Kreises Ostholstein in den bewerteten Gemeindeteilen haben eine dem Richtwert entsprechende oder über dem Richtwert liegende Verbindungsqualität im ÖPNV. Allerdings liegt bei nahezu der Hälfte der Gemeindeteile und Wohnplätze die Verbindungsqualität unter dem Richtwert, wobei insbesondere kleinere Gemeinden eine ungünstige Verbindungsqualität aufweisen.

Eine wesentlich unter dem Richtwert liegende Verbindungsqualität (unzureichend --) wurde für 19 Gemeindeteile bzw. Wohnplätze festgestellt, darunter auch die Städte Burg auf Fehmarn und Heiligenhafen. Betroffen davon sind etwa 12% der Einwohner in den bewerteten Gemeindeteilen.

Weitere 34 Gemeindeteile bzw. Wohnplätze haben eine nur mangelhafte Verbindungsqualität. Hierbei dominieren die kleineren Gemeinden und Gemeindeteile unter 1.000 EW. Deutlich wird, dass insbesondere aus Ortsteilen eine Anbindung an Zentren in einer angemessenen Zeit und Geschwindigkeit kaum realisiert wird. Neben zum Teil umwegigen Linienführungen kommt hier noch die Problematik der Zeitverluste bei Umsteigebeziehungen hinzu.

Tabelle 12: Stadtteile und Wohnplätze mit unzureichender Verbindungsqualität (--)

Gemeinde / Stadt	Stadtteil / Wohnplatz	Anzahl EW
Ahrensböök	Holstendorf	209
Bannedorf auf Fehmarn	Neue Tiefe	229
Burg auf Fehmarn	Burg	5080
Grömitz	Guttau	220
Grömitz	Lensterstrand	Ferientsiedlung
Heiligenhafen	Heiligenhafen, Stadt	8241
Malente	Nüchel	304
Malente	Benz	352
Malente	Malkwitz	363
Neustadt in Holstein	Rettin	224
Neustadt in Holstein	Pelzerhaken	893
Ratekau	Luschendorf	577
Schashagen	Merkendorf	236
Schashagen	Schashagen	240
Süsel	Ottendorf	216
Süsel	Groß Meinsdorf	257
Timmendorfer Strand	Hemmelsdorf	334
Scharbeutz	Sarkwitz	352
Westfehmar	Petersdorf	571

Tabelle 13: Stadtteile und Wohnplätze mit mangelhafter Verbindungsqualität (-)

Gemeinde / Stadt	Stadtteil / Wohnplatz	Anzahl EW
Ahrensböök	Dunkelsdorf	230
Bad Schwartau	Groß Parin	654
Bannedorf auf Fehmarn	Bannedorf	238
Burg auf Fehmarn	Burgstaaken	564
Burg auf Fehmarn	Burgtiefe	FS
Dahme	Dahme	1090
Eutin	Fissau	1625
Eutin	Neudorf	2393
Göhl	Göhl	505
Grömitz	Grönwohldshorst	202
Grömitz	Lenste	223
Grömitz	Brenkenhagen	299
Grömitz	Cismar	608
Grube	Grube	781
Harmsdorf	Harmsdorf	531
Heiligenhafen	Ortmühle / Strandhusen	501
Malente	Sieversdorf	313
Malente	Neukirchen	415
Malente	Timmdorf	478
Manhagen	Manhagen	205
Neukirchen	Neukirchen	524
Ratekau	Offendorf / Kreuzkamp	528
Ratekau	Ovendorf	239
Ratekau	Warnsdorf	427
Schashagen	Bliesdorf	418
Schönwalde am Bungsberg	Langenhagen	350
Sierksdorf	Sierksdorf	884
Süsel	Süsel	976

Gemeinde / Stadt	Stadtteil / Wohnplatz	Anzahl EW
Timmendorfer Strand	Groß Timmendorf	289
Scharbeutz	Pönitz	906
Scharbeutz	Klingberg	767
Scharbeutz	Gronenberg	381
Scharbeutz	Pönitz am See	333
Wangels	Wangels	194

Karte 8: ÖPNV-Verbindungsqualität im Kreis Ostholstein

1.5.5.4 Gesamtbewertung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Ostholstein

Anhand der Bewertungsergebnisse von Erschließungsqualität, Bedienungsqualität und Verbindungsqualität wird eine Gesamtbewertung der ÖPNV-Qualität im Kreis Ostholstein für alle Wohnplätze > 200 EW durchgeführt. Hieraus ergibt sich folgendes Bild:

In 4 Stadt- bzw. Gemeindeteilen überwiegt die „sehr gute“ Bewertung; diese sind: Eutin (ohne Fissau und Neudorf), Beschendorf, Lensahn-Sipsdorf und Weißenhäuser Strand.

62 Stadt- bzw. Gemeindeteile (56%) erhalten eine insgesamt „gute“ Bewertung; in diesen Wohnplätzen leben 69 % der Einwohner Ostholsteins eine „befriedigende“ Bewertung wurde in 15 Gemeindeteilen vergeben (14 % der Gemeindeteile, 9 % der Einwohner) 23% der untersuchten Stadt- und Gemeindeteile weisen eine „mangelhafte“ Gesamtbewertung auf; 13 % der Einwohner sind davon betroffen; 19 der 25 Stadt- und Gemeindeteile mit einer „mangelhaften“ Gesamtbewertung haben weniger als 500 Einwohner.

Mit Burg (5.080 EW) und Heiligenhafen (8.241 EW) sind zwei Unterzentren insgesamt unzureichend an den ÖPNV angeschlossen, weitere Stadt- und Gemeindeteile über 500 EW mit „mangelhafter“ Gesamtbewertung sind Burg-Burgstaaken, Heiligenhafen-Ortmühle/Strandhusen und die Ratekauer Ortsteile Luschendorf und Offendorf/Kreuzkamp; 4 der untersuchten Gemeindeteile, in denen 1 % der Einwohner leben, sind insgesamt „unzureichend“ mit ÖPNV-Angeboten bedient; hierzu gehören Ahrensbök-Holstendorf, Schashagen-Merkendorf, Süsel-Groß Meinsdorf und Westfehmar-Petersdorf.

Tabelle 14: Gesamtbewertung der Angebotsqualität im Kreis Ostholstein

Gesamtbewertung				
Bewertungsklasse	Anzahl der Gemeinden (-teile)		Einwohnerzahl	
	absolut	in %	absolut	in %
++	4	4%	12.828	8%
+	62	56%	113.113	69%
0	15	14%	15.419	9%
-	25	23%	20.434	13%
--	4	4%	1.273	1%

Tabelle 15: Stadtteile und Wohnplätze mit unzureichender Gesamtbewertung (--)

Gemeinde / Stadt	Stadtteil / Wohnplatz	Anzahl EW
Ahrensböök	Holstendorf	209
Schashagen	Merkendorf	236
Süsel	Groß Meinsdorf	257
Westfehmar	Petersdorf	571

Tabelle 16: Stadtteile und Wohnplätze mit mangelhafter Gesamtbewertung (-)

Gemeinde / Stadt	Stadtteil / Wohnplatz	Anzahl EW
Ahrensböök	Dunkelsdorf	230
Bannedorf auf Fehmarn	Bannedorf	238
Burg auf Fehmarn	Burgstaaken	564
	Burg	5080
Grömitz	Guttau	220
	Brenkenhagen	299
	Lensterstrand	FS
Heiligenhafen, Stadt	Ortmühle / Strandh.	501
	Heiligenhafen	8241
Malente	Nüchel	304
Manhagen	Manhagen	205
Neustadt in Holstein, Stadt	Rettin	224
Ratekau	Luschendorf	577
	Offendorf / Kreuzk.	528
	Ovendorf	239
	Warnsdorf	427
Schashagen	Schashagen	240
Schönwalde am Bungsberg	Langenhagen	350
Süsel	Ottendorf	216
	Zarnekau	388
Timmendorfer Strand	Hemmelsdorf	334
Wangels	Grammdorf	213
	Wangels	194
Scharbeutz	Sarkwitz	352
Westfehmar	Dänschendorf	270

1.6 Tarife

Im Kreis Ostholstein gelten zur Zeit drei Tarifsysteme: die der Verkehrsgemeinschaft Ostholstein, der Tarifgemeinschaft Lübeck und das des SPNV.

Schienerpersonennahverkehr

Seit dem 15.12.2002 gilt bei allen Eisenbahnunternehmen in Schleswig-Holstein der Schleswig-Holstein Tarif, der ein einheitliches Fahrscheinsortiment beinhaltet. Damit können alle Eisenbahnunternehmen im Nahverkehr innerhalb Schleswig-Holsteins und Hamburgs mit einem einzigen Fahrschein genutzt werden.

Fahrscheine können bei der Bahn am Fahrscheinautomaten gelöst werden bzw. bei den DB-Servicestellen. In den Zügen der NOB sind Fahrscheinautomaten vorhanden.

Straßengebundener ÖPNV

Der derzeitige Tarif der Verkehrsgemeinschaft Ostholstein ist ein Streckentarif. Der Fahrpreis ergibt sich aus der Länge der zurückgelegten Strecke. Es existieren 18 verschiedene Preisstufen; der Fahrpreis für Erwachsene in der Preisstufe 1 beträgt im Regeltarif 1,35 € und in Stufe 18 8,20 €. Innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Ostholstein muss nur ein Fahrschein gelöst werden, mit dem auch zumindest zwischen den Buslinien umgestiegen werden kann. Das aktuelle Sortiment an Fahrscheinen (Stand: 14.12.2004) in der Verkehrsgemeinschaft Ostholstein beinhaltet Einzelfahrscheine, verschiedene Gruppenkarten, Mehrfahrtenkarten (Sechserkarte), Tageskarten, Wochen- und Monatskarten. Ermäßigte Zeitkarten gibt es für den Schülerverkehr (Wochen- und Monatskarten) sowie in Form von Senioren-Monatskarten. Der Vertrieb der Fahrscheine erfolgt beim Fahrer im Bus oder direkt bei den Verkehrsunternehmen (gilt für Zeitkarten). Eine Ausnahme besteht bei den Schülerkarten; diese werden von den Verkehrsunternehmen über die Schulen an die Schüler ausgegeben.

In den Randbereichen zur Hansestadt Lübeck (Stadt Bad Schwartau, sowie Gemeinden Stockelsdorf und Ratekau) findet zusätzlich zum Tarif der Verkehrsgemeinschaft Ostholstein der Tarif der Tarifgemeinschaft Lübeck Anwendung. In dieser Tarifgemeinschaft haben sich der Stadtverkehr Lübeck, die Lübeck-Travemünder Verkehrsgesellschaft sowie die Deutsche Bahn AG zusammengeschlossen. Das Tarifgebiet ist in 12 Tarifzonen unterteilt.

In einem Großteil der Gemeinden entlang der Lübecker und Neustädter Bucht, im Süden Fehmarns und des angrenzenden Festlands sowie in Eutin besteht für OstseeCard*-Inhaber die Möglichkeit der Busbenutzung zu einem geringen Pauschalpreis von 0,50 € bzw. 1,00 €. Eine weitere tarifliche Sonderform besteht im Umsteigetarif Bus-Bahn, einer Kooperation zwischen der Deutschen Bahn AG und der Verkehrsgemeinschaft Ostholstein. Dieser Tarif ermöglicht die Ausgabe durchtarifierter Fahrausweise von jeder Bushaltestelle im Kreis Ostholstein für eine gewünschte kombinierte Fahrtstrecke Bus-Bahn. Der Gesamtfahrpreis für Bus und Bahn wird im Regeltarif um 20 Prozent und im Zeitkartentarif um 25 Prozent ermäßigt.

Im gesamten Kreisgebiet gilt das Plus-Lübeck-Ticket. Es besteht seit 1990 zwischen den Kreisen Ostholstein, Herzogtum Lauenburg, Stormarn und Segeberg, den Verkehrsunternehmen der jeweiligen Verkehrsgemeinschaften, dem Stadtverkehr Lübeck, der Lübeck-Travemünde Verkehrsgesellschaft und der Deutschen Bahn mit der Hansestadt Lübeck mit dem Ziel, die Attraktivität des ÖPNV im Bereich der Stadt-Umland-Verkehre im Raum Lübeck zu verbessern.

1998 wurde diese Kooperationsvereinbarung um die Verkehrsunternehmen aus Nordwestmecklenburg erweitert, so dass seither alle Regionen um die Hansestadt Lübeck dieser Vereinbarung angehören.

Das Plus-Lübeck-Ticket bietet die Möglichkeit, mit einem Fahrschein aus den Umlandkreisen in das Stadtgebiet der Hansestadt Lübeck zu reisen und dort ebenfalls das ÖPNV-Angebot zu nutzen. Das Fahrscheinsortiment beinhaltet Tageskarten, Wochenkarten und Monatskarten (auch als Abo-Karten) für Erwachsene sowie Schüler und Auszubildende. Mit Einführung des Schleswig-Holstein Tarifes wird das Plus-Lübeck-Ticket entfallen.

Die Preise der einzelnen Fahrscheine setzen sich aus dem Verkaufspreis einer Umlandfahrkarte (Regiotarif) und dem halben Preis einer Fahrkarte aus der Tarifgemeinschaft Lübeck (TGL) zusammen. Die Mindereinnahmen für die Tarifgemeinschaft Lübeck werden zu 50 % durch die Stadt Lübeck und zu 50 % von den Kreisen getragen. Der Kreisanteil wird letztendlich durch die Absatzzahlen bestimmt.

Schleswig-Holstein-Tarif

Bei einem Umstieg von den Linienbussen der Verkehrsgemeinschaft Ostholstein auf das Schienenverkehrsangebot der DB muss jeweils ein neuer Fahrschein gelöst werden. Fehlende Übergangstarife werden allgemein als qualitative Schwachstellen des öffentlichen Verkehrsangebotes gesehen. Um hier landesweit eine Verbesserung zu erreichen, hat das Land Schleswig-Holstein unter der Federführung der LVS 1999 ein Projekt zur landesweiten Harmonisierung der Tarife im ÖPNV initiiert.

Die Untersuchung wurde von einem Gutachter durchgeführt, dessen Aufgabe es ist, neben einer Bestandsaufnahme Vorschläge für ein landesweit einheitliches Tarifsystem zu erstellen. Es soll ein landesweit einheitliches Tarifsystem in Form eines Relationspreissystems⁶ eingeführt werden. Basis hierfür ist ein an den Gemeindegrenzen orientierter Flächenzonentarif.

Die landesweite Umsetzung soll zum 01.4.2005 erfolgen. Für Schleswig-Holstein wird dabei eine einheitliche Preistafel gelten, die in einzelne Preisstufen untergliedert ist und ein bestimmtes Kernsortiment enthält. Neben diesen Preisstufen wird es auch sogenannte Kurzstreckentarife, Stadttarife und andere regionale Sondertarife geben. Die Gesamtsystematik soll jedoch vereinheitlicht werden.

⁶ Basis ist der Flächenzonentarif. Jedoch erfolgt keine reine Preisbildung nach Anzahl der Tarifzonen, sondern die Preise verschiedener Relationen sind gesetzt.

1.7 Serviceangebote

Zusätzlich zu den bestehenden Verkehrsleistungen gibt es Instrumente im Leistungsangebot, die im wesentlichen auf die Kommunikation des ÖPNV nach außen (zum Fahrgast) zielen. Zum einen betrifft dies das Marketing im ÖPNV allgemein und zum anderen die landesweite Fahrplanauskunft SCOUT. Der aktuelle Stand beider Serviceleistungen wird im folgenden kurz beschrieben:

Seit 1998 existiert für Schleswig-Holstein mit SCOUT eine landesweit elektronische Fahrplanauskunft für alle Bus-, Bahn- und Fährverbindungen. Dem Fahrgast ist es mit Hilfe dieses Systems möglich, per CD-ROM oder per Internet seine persönliche Fahrplanauskunft abzufragen. Im Internet steht dem Kunden auch eine adressenscharfe Auskunft zur Verfügung.

Finanziert wird das Projekt SCOUT vom Land Schleswig-Holstein, den Verkehrsunternehmen, den Aufgabenträgern und der DB. Die Bereitstellung des Systems erfolgt durch die DB.

Derzeit wird diskutiert, ob es sinnvoll wäre, aus SCOUT ein eigenständiges Landesprodukt zu entwickeln. Auch die Gründung einer eigenen SCOUT GmbH mit der Erweiterung des Aufgabenbereichs bis hin zu einer Mobilitätsberatung steht zur Diskussion. Vorerst steht jedoch die zukünftige Weiterentwicklung nach Vertragsende ab 2003 als primär zu klärende Frage im Raum. Die landesweite Fahrplanauskunft SCOUT oder die kostenlose Fahrradmitnahme werden bereits zentral auf Landesebene (MWTV, LVS und Unternehmen) vermarktet.

1.8 Marketing

Ebenfalls auf Landesebene unter Federführung der LVS wird derzeit die landesweit einheitliche Imagekampagne „Mein Weg“ für den ÖPNV präsentiert. Ziel der Kampagne ist es, den Bekanntheitsgrad des ÖPNV zu erhöhen und sein Image zu verbessern. Die Kampagne soll die Vorteile gegenüber anderen Verkehrsmitteln (im wesentlichen dem MIV) herausstellen. Die Stärke der Kampagne liegt darin, dass sie sowohl überregional Akzente setzt und zugleich auf die regionalspezifischen Gegebenheiten anwendbar ist.

Das Marketing im ÖPNV im Kreis Ostholstein wird gegenwärtig und auch zukünftig im Rahmen der Produktwerbung von den Unternehmen der Verkehrsgemeinschaft Ostholstein im wesentlichen selbst wahrgenommen. Eine Integration des unternehmensspezifischen Marketings in die landesweite Dachkampagne „Mein Weg“ in die landesweiten Dachkampagne ist bislang nicht erfolgt.



Abbildung 2: Logo der Nahverkehrskampagne „Mein Weg“.

1.9 Bauliche Anlagen

Bushaltestellen fungieren quasi als „Aushängeschild“ des ÖPNV. Ihr Zustand trägt damit ganz wesentlich zur Akzeptanz des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs bei und kann dazu beitragen, Zugangshemmnisse abzubauen.

Das Land Schleswig-Holstein gewährt vor diesem Hintergrund nach der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für den Bau systemgerechter Haltestellen Zuschüsse an die Gemeinden und die Verkehrsunternehmen. Die Förderquote beträgt bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Die Abwicklung erfolgt über die Kreise. Im Kreis Ostholstein wurden seit 1997 insgesamt 85 Bushaltestellen gefördert, wobei Antragsteller fast ausschließlich die Städte und Gemeinden waren.

2 Finanzierung

Ein bedarfsgerechtes Angebot im ÖPNV ist allein auf Basis der Einnahmen der Verkehrsunternehmen und den gesetzlichen Ausgleichszahlungen nicht möglich. Pauschale Defizitbeteiligungsverträge, wie sie in anderen Kreisen im Land bestehen, existieren im Kreis nicht. Der Kreis Ostholstein beteiligt sich jedoch an den Kosten für verschiedene ÖPNV-Projekte bzw. -Leistungen, die ohne dieses Engagement nicht durchführbar wären.

Neben Beteiligungen an konkreten Projekten, wie z.B. dem AnrufBus trägt der Kreis Ostholstein jährlich rund 220.000 € für sogenannte Mehrverkehrsleistungen, die von den Verkehrsunternehmen aus wirtschaftlichen Gründen nicht angeboten werden. Hierbei handelt es sich überwiegend um Fahrten ausserhalb der nachfrageintensiven Zeiträume, die vor allem auf die Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung ausgerichtet sind.

Dieses Fahrtenangebot wird überwiegend für Besorgungsverkehr, z.B. für Einkäufe oder Arztbesuche im nächstgrößeren Ort in Anspruch genommen und bietet der Bevölkerung auch ländlich strukturierter Regionen ein über das Mindestmaß hinausgehendes Mobilitätsangebot.

Die Haushaltsansätze des Kreises der vergangenen Jahre stellen sich wie folgt dar:

Tabelle 17: Haushaltsansätze des Kreises Ostholstein für den ÖPNV

	2000	2001	2002	2003	2004
Maßnahmen zur ÖPNV-Förderung	189.000 €	102.000 €	100.000 €	102.300 €	0 €
Ausgaben für Fahrleistungen	511.000 €	644.000 €	644.000 €	809.000 €	434.500 €

Die Steigerung der Ansätze für Fahrleistungen vom Jahr 2000 bis einschließlich 2003 resultiert im wesentlichen durch die ursprünglich prognostizierten hohen Belastungen durch den Schleswig-Holstein-Tarif. Darüber hinaus war ursprünglich bereits für das Jahr 2003 die Einführung des AnrufBusses geplant.

Der ab 2004 deutlich verminderte Ansatz spiegelt einerseits die Notwendigkeit von Einsparungen wider und ist zudem an die aktuellen Prognosen für die Ausgleichszahlungen für den Schleswig-Holstein-Tarif angepasst worden. Ab diesem Jahr wurden die Ansätze beider ÖPNV-Haushaltsstellen zusammengelegt.

Zur Finanzierung des ÖPNV wurden vom Kreis bis zum Jahr 2003 neben den Drittmitteln auch eigene Haushaltsmittel eingesetzt.

Die Drittmittel setzen sich zusammen aus

- Zuweisungen zur Förderung des ÖPNV nach § 25 Finanzausgleichsgesetz in Höhe von jährlich 357.904,32 € für den mit der Regionalisierung verbundenen Aufwand, z.B. für die Aufstellung und Fortschreibung von Regionalen Nahverkehrsplänen, Einführung neuer Organisationsstrukturen.
- Zuweisungen des Landes nach § 6 ÖPNV-Gesetz in Höhe von jährlich 76.693,78 € zur Bestandssicherung flächendeckender Verkehrs- und Tarifgemeinschaften sowie für Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur und des Leistungsangebotes des ÖPNV.

Angesichts der weiterhin angespannten Haushaltssituation wird der ÖPNV im Jahr 2004 erstmalig ausschließlich mit Drittmitteln finanziert.

3 Bilanz des Ersten RNVP/Fazit:

Bei näherer Betrachtung der Entwicklungen des ÖPNV seit Aufstellung des Ersten RNVP lässt sich feststellen, dass bereits eine Reihe von Zielvorstellungen umgesetzt werden konnte, bzw. kurz vor der Umsetzung steht. Hierzu zählen folgende, im ersten RNVP genannte Maßnahmen:

SPNV:

- Für das Jahr 2005 ist die Angebotsverdichtung im SPNV auf der Vogelfluglinie unter gleichzeitiger Reaktivierung des Haltepunktes Lensahn verbindlich vorgesehen. Eine Verknüpfung mit dem Busverkehr ist vorgesehen.
- Mit verschiedenen Marketingmaßnahmen wird das verbesserte SPNV-Angebot verstärkt in Richtung Urlauber/Touristen kommuniziert.
- Der Halt Großenbrode ist zwischenzeitlich wieder eröffnet worden.

Straßengebundener ÖPNV:

- Durch die Einführung des Anrufbusses im Dezember 2004 wird die Flächenerschließung im ländlichen Raum auch im Hinblick auf die besonderen Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen deutlich verbessert.
- Für das Jahr 2005 sind in einigen Regionen des Kreises Änderungen im Schulverkehr vorgesehen, die zu nennenswerten Kostensenkungen führen sollen.
- Durch die Abstimmung der Busfahrpläne ab dem Jahr 2006 auf den ITF wird die Verknüpfung von Bus und Bahn erheblich verbessert.
- Die Bushaltestellen im Kreis wurden zwischenzeitlich namentlich gekennzeichnet.
- Durch den Beschluss zur Teilnahme am SH-Tarif trägt der Kreis offensiv zur Integration der bisher landesweit recht unterschiedlichen Tarifstrukturen bei.

Handlungsbedarf besteht vor allem bei folgenden Punkten:

- Vor allem die Flächenerschließung im ländlichen Raum wird auch künftig eine besondere Herausforderung für den Kreis darstellen und weiteres finanzielles Engagement des Kreises erfordern.
- Die Umstiegssituationen sind sowohl räumlich als auch zeitlich weiter zu optimieren.
- Die weitere Umrüstung der Busflotte auf Niederflurfahrzeuge (gegenwärtig 45 Prozent) sollte weiter vorangetrieben werden.
- Zur Attraktivitätssteigerung sollte die Bahnstrecke Kiel-Lübeck auf eine Reisezeit von unter einer Stunde beschleunigt werden.
- In vielen Fällen entsprechen Haltestellen auch vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit gegenwärtig nicht dem Standard.
- Die Kennzeichnung der Linien an den Fahrzeugen sollte bei den im Kreisgebiet verkehrenden Unternehmen systematisch vereinheitlicht werden.
- Das Marketing ist vor allem im Hinblick auf die Einbindung in die landesweite Dachkampagne „Mein Weg“ zu intensivieren.
- Entwicklung eines produktspezifischen „Corporate Design“ der Fahrzeugflotte.
- Die Möglichkeiten der Fahrradmitnahme sowie des „Bike & Ride“ sollten weiter ausgebaut werden.

II Entwicklungsteil

4 Weiterentwicklung des ÖPNV:

4.1 Allgemeine verkehrspolitische Ziele des Kreises Ostholstein:

Bereits im Ersten Regionalen Nahverkehrsplan des Kreises Ostholstein wurden die langfristigen verkehrspolitischen, -wirtschaftlichen und -planerischen Ziele formuliert. Diese Ziele besitzen im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖPNV im Kreis Ostholstein nach wie vor ihre Gültigkeit:

- Unter verantwortlicher Beteiligung der Städte, Ämter und Gemeinden ist die Sicherstellung und Weiterentwicklung eines ausreichenden Bedienungsstandards zu gewährleisten, der wirtschaftlich verantwortbar und finanziell nachvollziehbar ist.
- Durch Maßnahmen zur Verlagerung auf den ÖPNV soll der motorisierte Individualverkehr (MIV) möglichst rasch zurückgeführt werden. Der ÖPNV muss einer zeitgerechten Beförderung von Schülerinnen und Schülern angemessen sein, Behörden-, Arzt-, und Krankenhausbesuche ermöglichen und Standardarbeitszeiten einschließlich der Erfordernisse des häuslichen Einkaufs, kulturelle Einrichtungen sowie Fremdenverkehrs- und Erholungsgebiete berücksichtigen.
- Der ÖPNV soll der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen sowie der Verbesserung der Infrastruktur, des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit dienen. Er soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive und umweltverträgliche Alternative zum Individualverkehr darstellt. Der ÖPNV ist mit dem Ziel der Energieeinsparung und Emissionsreduzierung fortlaufend zu modernisieren.
- Im ÖPNV sind besonders die Belange von Kindern, alten Menschen und Personen mit Behinderungen zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist dem besonderen Mobilitätsverhalten und –bedürfnissen von Frauen Rechnung zu tragen. Die besondere Verkehrsnachfrage im Tourismus ist angemessen zu berücksichtigen.
- Die Möglichkeiten eines Ausbaus der am jeweiligen Bedarf orientierten, sogenannten differenzierten Verkehrsbedienungen im Kreis Ostholstein –z.B. in Form von Anrufsammeltaxis und Anrufbussen- sind zu nutzen. Dies ermöglicht eine Verdichtung des Fahrtenangebotes sowohl in der Fläche als auch zwischen den größeren Orten.
- Das ÖPNV-Angebot ist im Hinblick auf mehr Transparenz für die Fahrgäste weiterzuentwickeln. Hierzu gehören –auch mit dem Ziel einer verstärkten touristischen Nachfrage- die Verbesserung der Fahrgastinformation, die Entwicklung eines transparenten Flächen-Zonentarifs sowie die Überprüfung von Möglichkeiten zur stärkeren zeitlichen und räumlichen Vereinheitlichung des Fahrtenangebotes je Linie.
- Die straßengebundenen öffentlichen Stadt- und Überlandverkehre, die Angebote auf der Schiene sowie den Seen der Holsteinischen Schweiz, der Ostsee, der Fahrrad- und Fußgängerverkehr sowie der motorisierte Individualverkehr sind als Elemente eines verkehrlichen und kreisübergreifenden Gesamtkonzeptes zu verstehen und durch geeignete Übergangsstellen zu integrieren.
- Die Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Bus und Bus sind in baulicher Hinsicht und bezüglich ihrer zeitlichen Abstimmung weiter zu entwickeln.

Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass diese Ziele vor dem Hintergrund eines typischerweise dünn und besiedelten und heterogen strukturierten Flächenkreis betrachtet werden müssen. Insofern muss sich die Umsetzung der Zielvorstellungen an einem angemessenen Verhältnis von Aufwand und Nutzen orientieren und kann regional recht unterschiedlich sein. Letztlich orientiert sich die Umsetzbarkeit dieser Ziele an den haushaltsrechtlichen Rahmenbedingungen.

4.2 Grundsätze für die Weiterentwicklung des ÖPNV

4.2.1 Schienenpersonennahverkehr

Die Zielsetzungen im SPNV für den Kreis Ostholstein werden durch den Aufgabenträger, das Land Schleswig-Holstein, vorgegeben. Maßgebend hierfür ist der Landesweite Nahverkehrsplan (LNVP), der durch die Landesweite Verkehrsservicegesellschaft (LVS) erstellt wird. Die Darstellung der Maßnahmenplanung im SPNV im Kreis Ostholstein erfolgt anhand der Vorgaben des LNVP 2007 und unter Berücksichtigung der Zielvorstellungen des Kreises.

Integraler Taktfahrplan

Sinn eines Integralen Taktfahrplans (ITF) ist es, Bahn- und Buslinien untereinander zu vertakten und durch vertaktete Anschlüsse an bestimmten Knotenpunkten zu verknüpfen. Es entsteht dadurch langfristig ein stabiles Fahrplangefüge (LNVP 2007).

Die Weiterentwicklung des bereits seit 1991 bestehenden ITF ist das zentrale Thema für die zukünftige Maßnahmenplanung im SPNV in Schleswig-Holstein. Die Umsetzung erfolgt schrittweise ab dem Fahrplanwechsel 2002.

Der derzeitige ITF ist ohne zusätzliche Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge installiert worden. Für die Weiterentwicklung ab 2003 liegen zwei Varianten vor. Die Fortschreibungsvariante (fahrplantechnische Anpassungen), auch ITF-Vorstufe genannt, und die Offensivvariante, die gezielt Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge vorsieht.

Fortschreibungsvariante

Die Fortschreibungsvariante ist bis auf einige Ausnahmen zum Fahrplanwechsel 2002 umgesetzt worden und basiert weitestgehend auf bestehender Infrastruktur und das vorhandene Fahrzeugmaterial. In der Fortschreibungsvariante sind auch Ersatzleistungen für die Einschränkungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) vor.

Offensivvariante

Die Offensivvariante formuliert ein angesichts der vorhandenen Nachfragestruktur ideales Bild des SPNV, insbesondere was die zeitliche Koordination der Linien in den Knotenbahnhöfen betrifft.

Daraus ergeben sich Anforderungen an den Ausbau der Infrastruktur (Beschleunigung der Fahrtzeiten) und an das zukünftige Fahrzeugmaterial. Die schrittweise Realisierung ist im Anschluss an die Fortschreibungsvariante geplant in einem Zeitrahmen ab 2008.

Zielvorgaben des Kreises Ostholstein

Forderungen des Kreises Ostholstein für die Weiterentwicklung des SPNV sind:

- Die zeitnahe Einführung eines attraktiven Zweistudentaktes auf der nördlichen Vogelfluglinie zwischen Neustadt und Burg,
- Kurzfristige Öffnung von Haltepunkten auf der nördlichen Vogelfluglinie (Lensahn, Burg),
- Eröffnung des Haltepunktes Ratekau,
- Beschleunigung der Strecke Kiel-Lübeck auf eine Fahrzeit von weniger als 60 min,
- Gewährleistung und Einhaltung des vorgegebenen Fahrplans (Pünktlichkeit),
- Verbesserung der Fahrgastinformation in den Fahrzeugen und auf den Bahnsteigen,
- Mehr Sauberkeit in den Zügen und mehr Sicherheit für Fahrgäste,
- Einsatz moderner Fahrzeuge,
- Barrierefreie Zugänglichkeit möglichst aller SPNV-Halte und der eingesetzten Fahrzeuge

4.2.2 Straßengebundener ÖPNV

Zur Verwirklichung der allgemeinen verkehrspolitischen Zielvorstellungen des Kreises Ostholstein ist die Umsetzung folgender aufeinander abgestimmter Maßnahmen erforderlich:

- Einführung eines einheitlichen Tarifsystems im Kreisgebiet und landesweit (Ein Fahrschein – Ein Tarif),
- Systematische Abstimmung der Verkehrsanschlüsse und die Vertaktung von Bus und Bahn („OH-Takt“),
- Ausweitung der Verkehrsangebote in Schwachlastzeiten und Regionen schwacher Verkehrsnachfrage mit flexiblen bedarfsgesteuerten Bedienungsformen (z.B. AnrufBus-Systeme),
- Offensives Marketing bzw. Öffentlichkeitsarbeit („Mein Weg“),
- Definition und Gestaltung der Verknüpfungspunkte,
- Qualitätssicherung und Qualitätsmanagement,
- Förderung der Kooperation der regionalen Verkehrsunternehmen,
- Vor Ausschreibung der Teilnetze: Festlegung von regional spezifischen Kriterien; Formulierung von Qualitäts-, Umwelt- und Sozialstandards, Fahrzeugausstattung, Taktzeiten, Anschlusszeiten, Bonus/Malus-Regelung,
- Herausbildung vermarktungsfähiger Produkte

4.3 Der „OH-Takt“

Im Zuge der Entwicklung übergeordneter Planungsprozesse (z.B. Ausbau und Vertaktung des SPNV auf der Vogelfluglinie) und der weiteren kreisinternen verkehrspolitischen Diskussion (z.B. Einführung AnrufBus, weitere ÖPNVFinanzierung) erwies sich eine Fokussierung auf die Einführung des „Ostholstein-Taktes“ (OH-Takt) in einer ersten Umsetzungsvariante, basierend auf den heutigen wirtschaftlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen, als sinnvoll.

Dabei wurden die folgenden Maßnahmenschwerpunkte herausgebildet:

- Systemabstimmung Bus/Schiene – Anpassung der Busfahrpläne an den Integralen Taktfahrplan des SPNV zur Schaffung regelmäßiger, abgestimmter Anschlussverbindungen,
- Weiterentwicklung des Schulverkehrs auf der Basis der optimierten Schul- und Verkehrsstrukturen,
- Einführung des AnrufBus-Systems im Bereich zwischen Oldenburger Graben und Fehmarnsund und spätere Ausweitung auf weitere Regionen des Kreises.

4.3.1 Grundsätze und Rahmenbedingungen des „OH-Taktes“

Unter der Bezeichnung ‚OH-Takt‘ wird erstmals im Kreis Ostholstein ein integriertes ÖPNV-Grundnetz mit zahlreichen Systemverknüpfungen – orientiert an den Grundsätzen eines Integralen Taktfahrplanes (ITF) – eingeführt. Das Angebot des OH-Taktes bildet die Grundlage für die offensive Kommunikation und Vermarktung des ÖPNV im Kreis als „Angebot aus einem Guss“.

In diesem Rahmen erfolgt

- eine klare Gliederung des Busliniennetzes,
- die Herausbildung unterschiedlicher Produkte für unterschiedliche Verkehrsaufgaben,
- die systematische Vertaktung des Angebots nach dem einprägsamen Taktschema von grundsätzlich 30, 60 oder 120 Minuten,
- die Definition von geeigneten Verknüpfungspunkten und Herstellung systematischer Anschlüsse,
- die Nutzung von Synergieeffekten (z.B. Abbau von Parallelverkehren, Aufgabenteilung SPNV/Bus).

Ein zentraler Aspekt der ersten Umsetzungsvariante „OH-Takt 2006“ ist die stärkere Abstimmung und vor allem Aufgabenteilung zwischen dem Busverkehr und dem künftigen SPNV-Angebot. Daher wurden die aktuellen Entwicklungen auf der Schiene im Kreis Ostholstein bei der Konzeption berücksichtigt:

Ab dem Fahrplanwechsel im 2004/2005 gelten für die SPNV-Linien im Kreis Ostholstein folgende Eckwerte:

KBS 141 Lübeck – Neustadt/Puttgarden

- RB Neustadt – Puttgarden im 2-Studentakt (zusätzlicher Halt in Lensahn, später Endpunkt in Burg a.F.)
- RB Lübeck - Neustadt im Studentakt

Das Betriebskonzept der Linie Lübeck-Puttgarden sieht dabei vor, dass der Zug zunächst in den Bahnhof Neustadt einfährt und anschließend wieder zurück fährt (sog. Kopfmachen) und seine Fahrt Richtung Norden oder Süden fortsetzt. Die erforderlichen Fahrtrichtungswechsel führen dabei zu einer Verlängerung der Reisezeit. Seitens der LVS werden in Abstimmung mit dem Kreis Ostholstein auch weitere Betriebskonzepte geprüft (z.B. Flügelung).

KBS 140 Abschnitt Lübeck Hbf – Bad Malente Gremsmühlen

- RE Kiel-Lübeck im Studentakt
- RB Eutin-Lübeck im Studentakt

Neben der zu berücksichtigenden Entwicklung im Schienenverkehr sind folgende weiteren Rahmenbedingungen in Zusammenhang mit der Einführung des OH-Taktes zu nennen:

- Einführung des AnrufBus-Verkehrs in Ostholstein mit Bedienungsgebiet im Amt Oldenburg-Land,
- Einführung des Schleswig-Holstein-Tarifs (SH-Tarif) auch im Busbereich.

4.3.2 Produktprofilierung

Mit der ersten Stufe des OH-Taktes wird der Einstieg in die Produktphilosophie auch für den straßengebundenen ÖPNV im Kreis Ostholstein verknüpft. Sie gibt dem künftigen Netz eine solide Struktur.

Das Produktangebot im schienen- und straßengebundenen ÖPNV ist in der folgenden Übersicht aufgeführt.

Tabelle 18: Übersicht der Produkte des schienen- und straßengebundenen ÖPNV im Kreis Ostholstein

System	Produktbezeichnung	Kürzel
	RegionalExpress	RE
	RegionalBahn	RB
OstholsteinBus	SchnellBus	S
	RegionalBus	R
	LandBus / LandBus im Schulverkehr*	L
	StadtBus / Stadtverkehr*	C
LinienRufBus	AnrufSammelTaxi*	AST
RufBus	AnrufBus*	ⓐ

* nicht unmittelbar Bestandteil des OH-Takt-Konzepts

Die dargestellten Produkte erhalten – im Gegensatz zum bisher allgegenwärtigen „Linienbus“ – ein klares, leicht merkbares Profil mit produktspezifischen Eigenschaften. Die Nutzer sollen auf diese Weise mit jedem Produktnamen ein bestimmtes Angebot verbinden, so dass der Informationsbedarf vor der Fahrt verringert wird. Die Merkmale und Charakteristika der Produkte des straßengebundenen ÖPNV im OH-Takt sind in der nachfolgenden Tabelle aufgeführt.

Tabelle 19: Produkte im Busverkehr des OH-Taktes

Bezeichnung	Merkmale
SchnellBus (S)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tägliches, z.T. beschleunigtes Angebot im 1- oder 2-Stunden-Takt über meist längere Strecken zur Ergänzung oder Verdichtung des SPNV ▪ Grundsätzlicher Einsatz von Niederflurbussen, überwiegend mit Klimaanlage ▪ Abschnittsweise Führung über die Autobahn mit Höchstgeschwindigkeiten bis 100 km/h ▪ Weitere Komfortmerkmale sind anzustreben
RegionalBus (R)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tägliches Angebot im 1- oder 2-Stunden-Takt auf den Hauptachsen des Busverkehrs im Kreis Ostholstein ▪ Überwiegender Einsatz von Niederflurbussen
LandBus (L)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Busangebot mit einzelnen Fahrten in nachfragegerechter Lage für den Schul- und Jedermannverkehr abseits der Hauptachsen ▪ Einzelne LandBus-Linien sind in den OH-Takt einbezogen, hier bestehen jeweils mit einzelnen Fahrten Anschlüsse an Schnell- und RegionalBus-Linien sowie den SPNV ▪ Bürgerbus-Verkehre⁷ (bestehend auf der Insel Fehmarn) werden ebenfalls unter der Bezeichnung LandBus geführt

In der Tabelle 20 sind weitere Produkte im straßengebundenen ÖPNV dargestellt, die aufgrund ihrer spezifischen Angebotseigenschaften und Verkehrsaufgaben, nicht unmittelbarer Bestandteil des OH-Taktes sind. Sie können im Einzelfall jedoch an den örtlichen Schnittstellen mit dem OH-Takt verknüpft und zeitlich darauf abgestimmt werden.

⁷ Basisangebot im lokalen Verkehr, geleistet durch ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer; Einsatz von Kleinbussen mit max. 8 Fahrgastsitzplätzen

Tabelle 20: Sonstige Produkte im Busverkehr

StadtBus (C)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtverkehre Eutin und Heiligenhafen ▪ Angebot zu den Schul-, Berufs- und Geschäftszeiten i.d.R. im 30- oder 60-Minuten-Takt ▪ Einsatz von Niederflurbussen in stadtverträglicher Größe und mit behindertengerechtem Zugang
AnrufSammel-Taxi (AST)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bedarfsgesteuertes Angebot für Räume und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage ▪ Fahrplanbetrieb mit Haltestellenbedienung entlang festgelegter Linienwege zum normalen Bustarif ▪ Ab- und Zubringerverkehr zum SPNV im OH-Takt während der Abend- und Nachtstunden („Nachtschwärmer“) ▪ Einsatz von PKWs (Taxi oder Mietwagen), ggf. von Kleinbussen
AnrufBus (ⓐ)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anrufbus Nordkreis ▪ Bedarfsgesteuertes Angebot für Räume und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage ▪ Tür-zu-Türbedienung innerhalb eines festgelegten Bedienungsgebietes und innerhalb eines definierten Bedienungszeitraumes ▪ kein fester Fahrplan und keine festen Haltestellen (mit Ausnahmen) ▪ Einsatz von behindertengerechten Kleinbussen, ggf. ergänzend Einsatz von PKWs (Taxi oder Mietwagen)

4.3.3 Buslinien im OH-Takt

Übersicht

In der nachfolgenden Tabelle werden die Linien im OH-Takt und ihre Linienführungen beschrieben. Bei den verwendeten Linienbezeichnungen handelt es sich um Arbeitstitel. Grundsätzlich sollte die Systematik der Liniennummern mit den umliegenden Regionen und landesweit abgestimmt werden.

Tabelle 21: Verlauf der Buslinien im OH-Takt 2006

Linie	Verlauf
R	RegionalBus
R30	Lübeck – Stockelsdorf – Pohnsdorf – Curau – Ahrensböök
R40	Eutin – Röbel – Süseler Baum – Neustadt
R41	Bad Segeberg – Gnissau – Ahrensböök – Siblin – Schwienkuhlen – Braak – Eutin
R45	Eutin – Fissau – Sielbeck-Uklei – Krummsee – Bad Malente-Gremsmühlen
R50	Travemünde Strandbf. – Brodten – Niendorf – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Haffkrug – Sierksdorf – Neustadt
R51	Lübeck – Bad Schwartau – Ratekau – Techau – Pansdorf – Timmendorfer Strand
R52	Bad Schwartau – Sereetz – Ratekau – Hemmeldorf – Timmendorfer Strand
R55	Niendorf – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Haffkrug – Stawedder – Süsel – Süseler Baum – Fassensdorf – Bockholt – Röbel – Eutin
R56	Niendorf – Timmendorfer Strand – Scharbeutz – Haffkrug – Stawedder – Süsel – Bujendorf – Röbel – Eutin
R60	Neustadt – Merkendorf – Bliesdorf – Grömitz – Lenste – Cismar – Kellenhusen – Dahme – Grube – Fargemiel – Heringsdorf – Göhl – Oldenburg
R61	Neustadt – Merkendorf – Bliesdorf – Grömitz – Lenste – Cismar – Kellenhusen – Dahme – Grube – Riepsdorf – Koselau – Damlos – Kabelhorst – Lensahn – Oldenburg
R62	Neustadt – Groß Schlamin – Beschendorf – Lensahn
R63	Neustadt – Pelzerhaken
R70	Eutin – Kasseedorf – Schönwalde – Lensahn – Oldenburg
R71	Eutin – Kasseedorf – Schönwalde – Lensahn
R80	Kiel – Raisdorf – Lütjenburg – Kaköhl – Döhnsdorf – Weißenhaus – Weißenhäuser Strand – Klein Wessek – Dannau – Oldenburg
R81	Weißenhäuser Strand – Klein Wessek – Dannau – Oldenburg
R90	Puttgarden – Todendorf – Bannesdorf – Niendorf – Burg – Burgtiefe
R91	Puttgarden – Todendorf – Bannesdorf – Niendorf – Burg – Landkirchen – (Bisdorf – Gammendorf – Dänschendorf – Schlagsdorf) / (Sartjendorf – Neujellingsdorf – Lemkenhafen – Lemkendorf) – Petersdorf – Kopendorf – Sulsdorf – Orth

Linie	Verlauf
L	LandBus (ohne zusätzliche Schulverkehrslinien)
L31	Ahrensböök - Pönitz
L42	Eutin – Neudorf – Majenfelde – Hassendorf – Hutzfeld – Bosau
L46	Eutin – Sagau – Bergfeld – Kirchnüchel – Nüchel – Benz – Malkwitz – Neukirchen – Sieversdorf – Bad Malente-Gremsmühlen
L72	Neustadt – Altenkrempe – Schönwalde – Hansühn – Kükelühn – Kaköhl
L73	Lensahn – Tesdorf – Hansühn – Kükelühn – Kaköhl
L82	Oldenburg – Göhl – Heringsdorf – Neukirchen – Ortmühle – Heiligenhafen

Angebotsmerkmale

Der OH-Takt soll ganztägig angeboten werden; neben dem SPNV verkehren die SchnellBus- und RegionalBus-Linien an allen Wochentagen. Folgende *Rahmen-* Betriebszeiten werden für den OH-Takt vorgesehen:

- Montag bis Freitag: 6-20 Uhr
- Samstag: 8-20 Uhr
- Sonn- und Feiertag: 10-20 Uhr

Diese Zeitfenster geben den Rahmen für das Gesamtangebot vor. In bestimmten Fällen können die Betriebszeiten einzelner Linien umlauf- und nachfragebedingt früher beginnen und/oder später enden.

Die SchnellBus- und RegionalBus-Linien verkehren an Wochentagen (Mo-Fr) mindestens im 2-Stunden-Takt. Einige Linien werden im Stundentakt bedient. Am Wochenende fahren die Busse, je nach Bedeutung der Linie für Freizeit- und Tourismusverkehr, wie an Wochentagen oder der Takt wird bis hin zu einzelnen Fahrten ausgedünnt.

Die Bedienungshäufigkeiten je Wochentag und die für den OH-Takt maximal erforderliche Fahrzeuganzahl jedes Linienabschnittes sind in Tabelle 22 aufgeführt.

Tabelle 22: Angebotsmerkmale der Buslinien im OH-Takt 2006

Linie	Abschnitt	Takt			Fahrzeuganzahl max.		
		Mo-Fr	Sa	So/Fei	Mo-Fr	Sa	So/Fei
R	RegionalBus						
R30	Lübeck – Ahrensböök	60	120	120	2	1	1
R40	Eutin – Neustadt	60	120	120	2	1	1
R41	Eutin – Ahrensböök	120	120	E	1	1	1
R41	Ahrensböök – Bad Segeberg	E	E	E			
R45	Eutin – Malente (über Krummsee)	60	120	120	1	1	1
R50	Travemünde Strand – Timmendorfer Strand	60	60	60			
R50	Timmendorfer Strand – Neustadt						
	<i>Sommerhalbjahr</i>	60	60	60	3	3	3
	<i>Winterhalbjahr</i>	120	120	120	2	2	2
R51	Lübeck – Timmendorfer Strand	30/60	30/60	60	4	4	2
R52	Timmendorfer Strand – Bad Schwartau	120	120	120	1	1	1
R55	Niendorf – Eutin (über Fassensdorf)	120	120	120	3	3	3
R56	Niendorf – Eutin (über Bujendorf)	120	120	120	s. R55	s. R55	s. R55
R60	Neustadt – Oldenburg (über Heringsdorf)	120	120	120	2	2	2
R61	Neustadt – Oldenburg (über Lensahn)	120	120	E	2	2	1
R62	Neustadt – Lensahn	120	120	E	3	3	2
R63	Neustadt – Pelzerhaken	60	120	120	s. R40	s. R40	s. R40
R70	Eutin – Oldenburg	120	E	E	s. R62	s. R62	s. R62
R71	Eutin – Lensahn	120	120	120	s. R62	s. R62	s. R62
R80	Kiel – Oldenburg	120	120	120	2	2	2

Auf einigen Streckenabschnitten ergeben sich Angebote im Halbstunden- oder Stundentakt durch die Überlagerung und zeitversetzte Führung zweier oder mehrerer Linien.

Auf folgenden Abschnitten besteht demnach ein verdichtetes Fahrtenangebot:

- Niendorf Hafen – Haffkrug Post (Halbstundentakt durch Überlagerung der Linien R50, R55 und R56),
- Haffkrug Post – Eutin ZOB/Bf (Stundentakt durch Überlagerung der Linien R55 und R56; Ausnahme: Die Orte Bockholt, Bujendorf, und Fassensdorf werden nur durch jeweils eine Linie bedient),
- Neustadt ZOB/Bf – Grube Apotheke (Stundentakt durch Überlagerung der Linien R60 und R61),
- Eutin ZOB/Bf – Lensahn Kirche (Stundentakt durch Überlagerung der Linien R70 und R71),
- Oldenburg ZOB/Bf – Weißenhäuser Strand (Stundentakt durch Überlagerung der Linien R80 und R81; nur im Sommerhalbjahr)

Für den Betrieb des dargestellten Linien- und Fahrtenangebotes werden demnach maximal 35 Busse benötigt (inklusive der Fahrzeuganteile, die auf den Linien R30, R41, R50, R51, R80, L72 und L73 außerhalb des Kreisgebietes Ostholstein zum Einsatz kommen).

In der Karte 9 sind als schematische Darstellung sämtliche Bahn- und Buslinien im OH-Takt mit ihren Produktzugehörigkeiten, Liniennummern, Bedienungshäufigkeiten, Fahrplanminuten, Verknüpfungspunkten und Anschlussbindungen dargestellt.

Karte 9: Umsetzungskonzept OH-Takt 2006

Der SchnellBus ist das künftige Spitzenprodukt im straßengebundenen ÖPNV des Kreises Ostholstein. Der SchnellBus stellt direkt geführte Verbindungen, teils über längere Distanzen, mit hoher Angebotsqualität her. Er bedient wichtige Relationen ohne direkte Schienenverbindung bzw. ergänzend in den Zwischenlagen zum SPNV.

Im Konzept OH-Takt 2006 wird mit der Linie S10 zwischen Neustadt, Oldenburg, Heiligenhafen und Burg auf Fehmarn eine erste SchnellBus-Verbindung mit einem auf den SPNV entlang der Vogelfluglinie abgestimmten Angebot realisiert. In der weiteren Entwicklung ist es vorgesehen, ergänzend zum SPNV-Angebot zusätzliche SchnellBus-Linien im Norden und Süden des Kreises Ostholstein und z.T. weit darüber hinaus einzurichten.

Folgende Strecken bzw. Streckenabschnitte sind denkbar:

- Neustadt – Oldenburg – Fehmarn (ggfs. Brechen der Linie bei RB-Bedienung)
- Kiel – Oldenburg (- Fehmarn⁸),
- Bad Segeberg – Ahrensböök – Eutin,
- Ahrensböök – Lübeck.

Neben dem Kreis Ostholstein werden die Kreise Plön und Segeberg sowie die Städte Kiel und Lübeck von den geplanten SchnellBus-Verkehren bedient. Voraussetzung einer Realisierung des Angebotes ist daher die Abstimmung und Verständigung mit den genannten Aufgabenträgern sowie der LVS Schleswig-Holstein in verkehrsplannerischer und wirtschaftlicher Hinsicht.

Die Vergabe sollte im Rahmen einer gemeinsamen Ausschreibung aller beteiligten Aufgabenträger unter der Federführung eines Aufgabenträgers als Vergabestelle erfolgen.

Landesweit wird gegenwärtig zwischen den Aufgabenträgern die Festlegung einheitlicher Standards und Bedienungsmerkmale, die als Richtschnur für die Einrichtung von SchnellBus-Linien gelten können, diskutiert.

Taktabweichungen als Folge der Integration des Schulverkehrs

Bei der SchnellBus-Linie S10 und einigen RegionalBus-Linien können regelmäßige überlange Wendezeiten an bestimmten Endpunkten teilweise für Zusatz-, Umweg- oder Stichfahrten im Rahmen des örtlichen Schulverkehrs genutzt werden. Die Fahrzeuge der Linien R81 und R90 stehen während der Schulverkehrsspitzen (morgens zur 1. Stunde und mittags nach der 6. Stunde voll für den Schulverkehr zur Verfügung)

Da die meisten der auf den Linien im OH-Takt eingesetzten Fahrzeugkapazitäten für den Schulverkehr benötigt werden, wird es im Rahmen der Schulverkehrsplanung insbesondere morgens vor 8:00 Uhr sowie während der Mittagsspitze zu Taktabweichungen, Umwegfahrten und Fahrtverlängerungen zur Bedienung von Schulstandorten kommen.

Diese beabsichtigten Abweichungen vom OH-Takt-Schema zum Zweck des Schulverkehrs können mehr oder weniger weitreichende Konsequenzen für die Qualität der Anschlüsse an den Knotenpunkten haben, welche in Tabelle 23 dargestellt werden.

Generell sollen in allen für den Schulverkehr genutzten Taktfahrten auch ausreichende Kapazitäten für Fahrgäste des „Jedermannverkehrs“ berücksichtigt werden.

⁸ Als Alternative zur Durchbindung Neustadt - Fehmarn bietet sich nach der Eröffnung des Bahnhofs Burg auch die Durchbindung Kiel – Fehmarn an (abhängig von den Anschlussprioritäten Zug/Bus in Oldenburg)

Tabelle 23: Taktabweichungen im Rahmen des Schulverkehrs

Umfang Taktabweichung	Auswirkungen	Konsequenzen/ Empfehlung
gering	Anschlüsse im OH-Takt bleiben erhalten ggf. kürzere oder längere Übergangszeiten	i.d.R. unproblematisch im Rahmen der Schulverkehrsplanung zugunsten verbesserter Wirtschaftlichkeit zu nutzen
mittel	Anschlüsse im OH-Takt bleiben in Lastrichtung erhalten ggf. kürzere oder längere Übergangszeiten Anschlüsse in Gegenlastrichtung fallen z.T. aus	Beeinträchtigungen (z.B. mittags für den touristischen Verkehr) abwägen möglichst nur anwenden, wenn unmittelbar Fahrzeug- bzw. Kilometereinsparung erzielbar
erheblich	einige oder alle Anschlüsse im OH-Takt fallen weg auch Lastrichtung betroffen	schwerwiegende Beeinträchtigung für andere Nutzergruppen möglichst nur im Ausnahmefall anwenden Absprache mit dem Aufgabenträger sinnvoll

Darüber hinaus können Taktabweichungen im Busbereich in bestimmten Fällen aber auch unabhängig vom Schulverkehr erforderlich sein, um gewünschte Anschlüsse zum SPNV zu sichern, da einzelne Zugfahrten ebenfalls vom üblichen Takt abweichen. In diesen Fällen sind immer die Anschlüsse in Lastrichtung zu bevorzugen.

4.3.4 Leistungsmerkmale

Die Umsetzung des OH-Taktes 2006 ist zunächst nicht zwingend an einen bestimmten Leistungsumfang gebunden. In der ersten Umsetzungsstufe geht es vorrangig darum, im Rahmen des heutigen wirtschaftlich und betrieblich darstellbaren Leistungsvolumens bereits einen möglichst hohen Grad der Systemvernetzung zu erlangen.

Der Umfang des künftigen Angebotes wird durch den heutigen Leistungsumfang des Busverkehrs im Kreis Ostholstein vorgegeben. Möglich sind in diesem Rahmen:

- Vertaktung des Fahrplanangebotes auf der Grundlage des gegenwärtigen Leistungsvolumens (Ziel: Kostenneutralität),
- Leistungsumschichtungen zwischen verschiedenen Linien (Basis: Kostenneutralität),
- Einrichtung zusätzlicher Leistungen aus Einsparungen im Schulverkehr,
- Umwandlung von Leerkilometern in Servicekilometer, wo dies im Rahmen des OH-Taktes sinnvoll möglich ist,
- Optionale Bestellung zusätzlicher Leistungen.

Tabelle 24: Leistungsmerkmale der Buslinien im OH-Takt 2006

Linie	Abschnitt	Fahrten (Hin/Rück)			Fahrleistung (Tkm p.a.)		
		Mo-Fr	Sa	So/Fei	Mo-Fr	Sa	So/Fei
S	SchnellBus						
S10	Neustadt – Oldenburg	8/8	7/7	6/6	360	66	68
S10	Oldenburg – Burg	16/16	14/14	13/13			
R	RegionalBus						
R30	Lübeck – Ahrensböök	15/15	7/7	5/5	119	12	9
R40	Eutin – Neustadt	15/15	10/10	8/8	120	17	15
R41	Eutin – Ahrensböök	8/8	6/6	4/4	98	16	14
R41	Ahrensböök – Bad Segeberg	4/4	4/4	4/4			
R45	Eutin – Malente (über Krummsee)	14/14	8/8	8/8	98	12	13
R50	Travemünde Strand – Timmendorfer Strand	16/16	13/13	13/13	s.u.	s.u.	s.u.
R50	Timmendorfer Strand – Neustadt						
	<i>Sommerhalbjahr</i>	14/14	13/13	13/13	79	15	17
	<i>Winterhalbjahr</i>	7/7	7/7	7/7	51	10	11
R51	Lübeck – Timmendorfer Strand	30/30	25/25	20/20	322	56	51
R52	Timmendorfer Strand – Bad Schwartau	8/8	7/7	7/7	53	10	11
R55	Niendorf – Eutin (über Fassensdorf)	8/8	8/8	7/7	137	29	28

R56	Niendorf – Eutin (über Bujendorf)	8/8	8/8	7/7	134	28	28
R60	Neustadt – Oldenburg (über Heringsdorf)	8/8	7/7	6/6	212	39	38
R61	Neustadt – Oldenburg (über Lensahn)	7/7	6/6	4/4	218	39	30
R62	Neustadt – Lensahn	9/9	7/7	6/6	64	11	10
R63	Neustadt – Pelzerhaken	14/14	10/10	6/6	41	6	4
R70	Eutin – Oldenburg	7/7	4/4	3/3	107	13	11
R71	Eutin – Lensahn	7/7	6/6	6/6	81	15	17
R80	Kiel – Oldenburg	10/10	8/8	7/7	71	12	12
R81	Weißenhäuser Strand – Oldenburg						
	<i>Sommerhalbjahr</i>	7/7	7/7	7/7	12	3	3
	<i>Winterhalbjahr</i>	-/-	-/-	-/-	-	-	-
R90	Puttgarden – Burg						
	<i>Sommerhalbjahr</i>	5/5	5/5	5/5	25*	5*	6*
	<i>Winterhalbjahr</i>	2/2	2/2	2/2	12*	3*	3*
R90	Burg – Burgtiefe						
	<i>Sommerhalbjahr</i>	13/13	13/13	13/13	s.o.	s.o.	s.o.
	<i>Winterhalbjahr</i>	7/7	7/7	7/7	s.o.	s.o.	s.o.
R91	Puttgarden – Burg	6/6	6/6	6/6	93	17	18
R91	Burg – Petersdorf	8/8	7/7	6/6			
R91	Petersdorf – Orth	5/5	4/4	3/3			
L	LandBus						
L31	Ahrensbök - Pönitz	4/4	3/3	-/-	18	3	0
L42	Eutin - Bosau	5/5	4/4	-/-	38	6	0
L46	Eutin – Malente	7/7	4/4	-/-	103	12	0
L72	Neustadt - Hansühn	6/6	4/4	-/-	66	9	0
L72	Hansühn – Kaköhl	2/2	1/1	-/-			
L73	Lensahn - Kaköhl	4/4	3/3	-/-	26	4	0
L82	Oldenburg – Heiligenhafen	5/5	3/3	-/-	53	7	0
	Summe				2.811	475	417

* Angaben gelten für den gesamten Linienweg

Diese Zusammenstellung von Fahrtenanzahl und Jahreskilometerleistungen je Linie geht beispielhaft von einer durchgehenden Bedienung auf den SchnellBus- und RegionalBus-Linien im Rahmen der o.g. Betriebszeiten aus.

Sollte sich nach Berücksichtigung von schulverkehrsbedingten Zusatzfahrten, von ergänzenden Leistungen im Abend- und Nachtverkehr (siehe Kapitel 4.3.6) sowie von Leistungen der nicht im OH-Takt enthaltenen ÖPNV-Angebote eine Mehrleistung gegenüber dem heutigen Fahrplan ergeben, muss das Leistungsvolumen der ersten Stufe des OH-Taktes entsprechend angepasst werden, sofern die absehbaren Mehrkosten dieses Angebotes nicht kompensiert werden können.

Für das Bestandsangebot im Bereich der VGOH (Fahrplan 2001/02) wird eine jährliche Kilometerleistung von **4.802 Tkm** montags bis freitags, **637 Tkm** an Samstagen sowie **390 Tkm** an Sonn- und Feiertagen ausgewiesen.⁹ Jedoch können diese Zahlen an Schultagen nicht direkt mit den dargestellten Kilometerleistungen für den OH-Takt verglichen werden, da hier die erforderlichen Zusatzfahrten und Zusatzlinien im Schülerverkehr noch nicht enthalten sind, die einen größeren Teil des Deltas wieder aufzehren werden.

Die verbleibende Reduktion der Kilometerleistungen resultiert v.a. aus Einsparungen von Busleistungen

- im Abendverkehr (gegenüber Fahrplan 2001/02) zugunsten des SPNV in Verbindung mit dem „Nachtschwärmer“-Angebot,
- im Nordkreis nach Inbetriebnahme des AnrufBus-Systems,
- durch Abbau von Parallelfahrten Bus/Bahn.

Für den Samstagsverkehr ergibt sich im OH-Takt ein Leistungsrückgang um ca. 26% gegenüber dem Fahrplan 2001/02, an Sonn- und Feiertagen ein Leistungszuwachs von ca. 5%. Die quantitative Annäherung der Verkehrsangebote an den Wochenendtagen spiegelt eine stärkere Fokussierung des Angebots auf die Anforderungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs wider.

4.3.5 Netzverknüpfungen im OH-Takt

An bestimmten Bahnhöfen bzw. Haltepunkten werden im OH-Takt Schienenverkehr und Buslinien systematisch miteinander verknüpft und deren Fahrpläne zeitlich aufeinander abgestimmt. An weiteren Knotenhaltestellen bestehen regelmäßige Verknüpfungen zwischen einzelnen Buslinien. Folgende zentralen Knotenpunkte zwischen Bahn und Bus sowie Buslinien untereinander sind im Kreis Ostholstein vorgesehen:

- Eutin ZOB/Bf,
- Neustadt ZOB/Bf,
- Oldenburg ZOB/Bf.

⁹ Angaben der VGOH, Fahrplanstand 2000/2001; vgl. PGN: Kreis Ostholstein – Überplanung des Busverkehrs Endbericht, im Auftrag des Kreises Ostholstein, Kassel 2002, Seite 139

Die Anschlussbeziehungen und Anschlusstakte (gültig für Montag bis Freitag) zwischen Bahn-, SchnellBus- und RegionalBus-Linien an diesen Knotenpunkten sind in Tabelle 25 aufgeführt.

Tabelle 25: Systemverknüpfungen an den zentralen Knotenpunkten im OH-Takt (Mo-Fr)

Linie	in/aus Richtung		Linie	in/aus Richtung	Anschluss -Takt
Eutin	ZOB/Bf				
RE	Kiel	↔	R40	Neustadt	60
RE	Kiel	↔	R41	Ahrensböck/ Bad Segebg	120/ E
RE	Kiel	↔	R55/56	Niendorf	60
RE	Kiel	↔	R70/71	Lensahn/ Oldenburg	60
RE	Lübeck	↔	R40	Neustadt ZOB/Bf	60
RE	Lübeck	↔	R41	Ahrensböck/ Bad Segebg	120/ E
RE	Lübeck	↔	R55/56	Niendorf	60
RE	Lübeck	↔	R70/71	Lensahn/Oldenburg	60
RB	Lübeck	↔	R45	Bad Malente-Gremsm.	60
R40	Neustadt	↔	R41	Ahrensböck/ Bad Segebg	120/ E
R40	Neustadt	↔	R70/71	Lensahn/ Oldenburg	60
R41	Bad Segebg/ Ahrensböck	↔	R55	Niendorf	E/ 120
R41	Bad Segebg/ Ahrensböck	↔	R70/71	Lensahn/ Oldenburg	E/ 120
R55/56	Niendorf	↔	R70/71	Lensahn/ Oldenburg	60
Neustadt	ZOB/Bf				
RB	Lübeck	↔	S10	Burg	120
RB	Lübeck	↔	R40	Eutin	120
RB	Lübeck	↔	R60/61	Grube/ Oldenburg	60
RB	Lübeck	↔	R62	Lensahn	120
RB	Lübeck	↔	R63	Pelzerhaken	60
RB	Puttgarden	↔	R50	Travemünde Strand	120
S10	Burg	↔	R60/61	Grube/ Oldenburg	120
S10	Burg	↔	R63	Pelzerhaken	120
R40	Eutin	↔	R60/61	Grube/ Oldenburg	60
R40	Eutin	↔	R63	Pelzerhaken	60
R60/61	Oldenburg/ Grube	↔	R62	Lensahn	120
R60/61	Oldenburg/ Grube	↔	R63	Pelzerhaken	60

R62	Lensahn	↔	R63	Pelzerhaken	120
Oldenburg	ZOB/Bf				
EC	Hamburg	↔	R60	Neustadt (über Grube)	120
EC	Kopenhagen	↔	S10	Heiligenhafen/ Burg	120
EC	Kopenhagen	↔	R80	Kiel	120
RB	Lübeck	↔	S10	Burg	120
RB	Lübeck	↔	R81	Weißenhäuser Strand	120
RB	Puttgarden	↔	R61	Oldenburg Markt	120
S10	Neustadt	↔	R80	Kiel	120
S10	Burg	↔	R70	Eutin	120
R70	Eutin	↔	R80	Kiel	120

Weiterhin bestehen an den Bahnhöfen Haffkrug, Lensahn, Bad Malente-Gremsmühlen, Pansdorf, Pönitz, Puttgarden und Timmendorfer Strand abgestimmte Verknüpfungen zu einzelnen Buslinien. Ergänzt werden diese durch die Bahn/Bus-Verknüpfungspunkte Lübeck Hbf und Travemünde Strand außerhalb des Kreisgebietes.

An den Bushaltestellen Ahrensbök ZOB, Burg Markt, Haffkrug Post, Hansühn Kirche, Heiligenhafen Wilhelmsplatz, Heringsdorf, Kaköhl B202, Landkirchen Edeka, Lensahn Kirche, Malente Jägerberg, Niendorf Hafen, Oldenburg Markt, Ortmühle Abzw. und Timmendorfer Strand ZOB sind jeweils bestimmte Buslinien mehrmals täglich in beiden Richtungen miteinander verknüpft.

4.3.6 Abend- und Nachtverkehr im OH-Takt

Der Kreis Ostholstein verfügt auch in den späteren Abendstunden über ein regelmäßiges SPNV-Angebot auf der Strecke zwischen Lübeck, Eutin und Kiel sowie zwischen Lübeck und Neustadt. Mit dem künftigen Fahrplan wird dieses auf die Abschnitt der nördlichen Vogelfluglinie bis Fehmarn ausgedehnt.

In der nachfolgenden Tabelle sind die für 2005 geplanten Bahnverbindungen in und durch den Kreis nach 20 Uhr aufgeführt. Die Züge halten i.d.R. auf allen Unterwegsbahnhöfen (in Pansdorf einzelne Züge nicht).

Tabelle 26: SPNV-Angebot im Kreis Ostholstein nach 20 Uhr ab 12.12.2004¹⁰

KBS 140		RE	RB*	RE	RE	RE	RE
Lübeck Hbf	ab	20:01	20:29	21:01	22:01	23:01	0:46
Eutin	an	20:27	21:01	21:27	22:28	23:28	1:15
Eutin	ab	20:29		21:29	22:30	23:30	1:16
Kiel Hbf	an	21:14		22:14	23:14	0:14	2:13

* nur Mo-Fr

KBS 140		RB*	RE	RE	RE	RE	
Kiel Hbf	ab		20:42	21:42	22:42	23:42	
Eutin	an		21:30	22:29	23:29	0:29	
Eutin	ab	21:07	21:30	22:29	23:29	0:29	
Lübeck Hbf	an	21:40	21:57	22:57	23:59	0:59	

* nur Mo-Fr

KBS 141		RB	RB	RB	RB		
Lübeck Hbf	ab	20:12	21:07	22:12	23:07		
Neustadt	an	20:45	21:40	22:45	23:42		
Oldenburg	an		22:13**		0:13		
Puttgarden	an		22:39**		0:39		

** vom 12.12.2004 bis 18.03.2005 nur Mo-Fr an Werktagen, ab 19.03.2005 täglich

KBS 141		RB	RB	RB	RB		
Puttgarden	ab		21:06		23:06		
Oldenburg	ab		21:33		23:33		
Neustadt	ab	20:53	22:08	23:08	0:08		
Lübeck Hbf	an	21:27	22:45	23:41	0:45		

Grau unterlegte Abfahrten werden erst ab 19.03.2005 eingerichtet. Bei den sonstigen Zeiten der KBS 141 sind vom 12.12.2004 bis 18.03.2005 z.T. geringe Abweichungen um wenige Minuten vom dargestellten Fahrplanauszug möglich.

Zur Ergänzung des SPNV-Angebotes sollen tägliche Anschlussfahrten als „Nachtschwärmer“ eingerichtet werden. Das Konzept stellt eine Weiterentwicklung der bereits heute an Freitagen und Samstagen ab Eutin, Neustadt und Oldenburg verkehrenden AST-Fahrten am Abend dar. Der Nachtschwärmer steht an den Startpunkten nach der jeweiligen Zugankunft ohne Voranmeldung bereit. Von übrigen Einstiegshaltstellen auf der Abbringerfahrt sowie bei Zubringerfahrten zur Bahn verkehrt er nur wie beim AST nach telefonischer Voranmeldung des Fahrtwunsches mindestens 30 Minuten vor der Abfahrtszeit.

¹⁰ Fahrplanstände: VGOH Kreisfahrplan Bus & Bahn 2003/2004 (Strecke Lübeck – Kiel); Regional-Bahn Schleswig-Holstein, Planung 2005 neu (Strecke Lübeck – Puttgarden)

Insgesamt sind fünf Nachtschwärmer-Verkehre im Kreisgebiet vorgesehen (siehe Tabelle 27). Sie dienen vorzugsweise der Anbindung zentraler Orte des Kreises ohne eigenen Bahnanschluss. Die Nachtschwärmer-Fahrten verkehren.

- als Abbringerfahrten von den Zügen beginnend ab den jeweiligen Bahnhöfen,
- z.T. mit zusätzlicher Einstiegsmöglichkeit an weiteren wichtigen Haltestellen,
- mit Ausstiegsmöglichkeiten an den Haltestellen entlang bestimmter Linienwege des OH-Taktes,
- ab den wichtigsten Orten des Kreises ohne Bahnanschluss auch als Zubringerfahrten zu den Zügen.

Tabelle 27: Konzept Nachtschwärmer-Verkehr im Kreis Ostholstein nach 20 Uhr

Abbringerfahrt von der Bahn			Zubringerfahrt zur Bahn
Startpunkt/-zeiten	zus. Einstiegshalte	Ausstiegshalte	Startpunkt/-zeiten ¹¹
Lübeck ZOB/Hbf Abfahrten 22:06; 0:06 Uhr	Stockelsdorf Rathausmarkt (Abfahrt 5' später)	alle Haltestellen der Linie R30	Ahrensböök ZOB 2 Abfahrten: (z.B. 21:20; 23:20 Uhr)
Eutin ZOB/Bf Abfahrten 21:35; 23:35 Uhr	---	alle Haltestellen der Linien Stadtverkehr Fissau, R70/71 bis Schönwalde	Schönwalde Mitte 1-2 Abfahrten (z.B. 21:00, 23:00 Uhr)
Neustadt ZOB/Bf Abfahrten 21:50, 23:50 Uhr	Neustadt Post (Abfahrt 3' später)	alle Haltestellen der Linie R60/61 bis Grube	Grömitz Markt 2 Abfahrten (z.B. 21:35; 23:35* Uhr)
Oldenburg ZOB/Bf Abfahrten 22:20**; 0:20 Uhr	Oldenburg Markt (Abfahrt 5' später)	alle Haltestellen der Linien S10 bis Lütjenbrode und L82	Heiligenhafen Wilhelmsplatz 2 Abfahrten (z.B. 21:10*; 23:10* Uhr)
Puttgarden Bf Abfahrten 20:45*, 22:45**; 0:45 Uhr	Burg Markt (Abfahrt 10' später)	alle Haltestellen der Linien R90 und R91	Burg Markt 1-2 Abfahrten (z.B. 20:35*; 22:35* Uhr)

* Fahrt erst ab 19.03.2005 erforderlich

** Fahrt vom 12.12.2004 bis 18.03.2005 nur Mo-Fr an Werktagen erforderlich, ab 19.03.2005 täglich

¹¹ Für die Zubringerfahrten zur Bahn werden die Abfahrts Haltestellen und die Zahl der Fahrmöglichkeiten pro Abend festgelegt. Die genannten Abfahrtszeiten sind zunächst als Beispiele zu verstehen. Je nach örtlichen Einsatzbedingungen der Taxen kann eine Verlegung in andere Zeitlagen unter Wahrung der Zuganschlüsse sinnvoll sein.

Die Fahrt im Nachtschwärmer erfolgt zum Bustarif. Optional kann gegen Zahlung eines Komfortzuschlages eine Haustürbedienung zum Aussteigen innerhalb eines bestimmten Korridors entlang der Linienwege angeboten werden.

Das dargestellte Konzept konzentriert sich zunächst auf die erste Umsetzungsstufe des OH-Taktes im Jahr 2005. In den folgenden Jahren sind weitere Anlässe zu erwarten, für die jeweils eine teilweise Modifikation des Konzepts sinnvoll sein kann.

In der nachfolgenden Tabelle sind die bereits bekannten Anlässe aufgeführt und die möglichen daraus resultierenden Maßnahmen kurz skizziert.

Tabelle 28: Weiterentwicklung des OH-Taktes nach 2006

Anlass	Sinnvolle Anpassungsmaßnahmen
Eröffnung des Bahnhofs Burg, Bedienung durch RegionalBahn anstelle von Puttgarden	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linie S10 fährt komplett nur noch im 2h-Takt ▪ Linie R80 (von Kiel) fährt in Oldenburg zuerst zum ZOB/Bf, von dort wie Linie S10 nach Heiligenhafen (Verdichtung S10 zum 1h-Takt) ▪ Linie R81 wird an veränderten Linienweg der R80 angepasst ▪ Busangebot auf Fehmarn und ggf. auf der Strecke Burg – Heiligenhafen wird neu geordnet
Zweigleisiger Ausbau der Bahnlinie Lübeck – Kiel und Verlegung der „Zugkreuzung“ nach Malente	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Busangebot rund um Eutin/ Malente wird neu geordnet
Weitere Neuerungen bei der Infrastruktur und im Betrieb der Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassungsbedarf ist noch nicht absehbar

4.3.7 Sonstige ÖPNV-Angebote

Der überwiegende Teil der heutigen Linienstrukturen findet sich im Netz des OH-Taktes wieder. Neben dem vertakteten Linienangebot und den zusätzlichen Fahrten und Linien, die vorrangig für den Schulverkehr konzipiert sind, existieren einige weitere ÖPNV-Angebote im Kreis, die nicht Bestandteil dieses Konzepts sind. Deren Angebotsstruktur bleibt in diesem Zusammenhang unverändert; die Anpassung dieser Verkehre an den OH-Takt ist dennoch sinnvoll. Insbesondere die Stadtverkehre Eutin und Heiligenhafen könnten mit vertretbarem Aufwand zu attraktiven, nachfragewirksamen StadtBus-Systemen weiterentwickelt werden.¹²

¹² vgl. PGN: Kreis Ostholstein – Überplanung des Busverkehrs – Endbericht, im Auftrag des Kreises Ostholstein, Kassel 2002, Seite 143 ff

Folgende ÖPNV-Angebote sind nicht unmittelbar Bestandteil des OH-Takt-Konzepts:

- Stadtverkehr Lübeck,
- Stadtverkehr Eutin,
- Stadtverkehr Heiligenhafen,
- Bürgerbus Fehmarn,
- AST Fehmarn,
- AST Lensahn,
- Linientaxi Neustadt (Marktfahrten)

Ergänzende bedarfsgesteuerte Verkehre

Einige kleinere Orte abseits der Hauptverkehrsachsen werden im Rahmen des OH-Taktes abgesehen von Einzelfahrten während des Schulverkehrs künftig nicht mehr von Linienfahrten bedient. Für die betroffenen Orte im Bereich nördlich des Oldenburger Grabens bis zum Fehmarnsund zzgl. der Gemeinden Wangels, Grube und Dahme wird mit der Einführung des AnrufBus-Systems einerseits eine Kompensation für wegfallende Linienverkehre erreicht, andererseits eine deutlich bessere Qualität bei der Erschließung kleiner Orte und abgelegener Wohnplätze .

In anderen Bereichen des Kreisgebietes sind vereinzelt wegfallende Linienfahrten außerhalb des Schulverkehrs durch zusätzliche bedarfsgesteuerte Angebote auszugleichen. Hierfür soll der Begriff „AnrufSammelTaxi“ (AST) verwendet werden.

Zwar ist die Bezeichnung AST für ein bedarfsgesteuertes, linienförmiges Verkehrsangebot mit Haltestellenbedienung eher unüblich¹³, da sich der Begriff aber in Teilen des Kreises bereits etabliert hat und neben dem AnrufBus nicht noch ein weiteres „neues“ bedarfsgesteuertes Produkt eingeführt werden sollte, ist die Verwendung von „AST“ in diesem Fall dennoch sinnvoll.

Die erforderlichen Ergänzungsangebote sind in Tabelle 29 dargestellt.

¹³ Solche Angebote werden in Deutschland überwiegend als „AnrufLinienFahrt“ (ALF), „AnrufLinien Taxi“ (ALT) oder „TaxiBus“ (T) bezeichnet, während der Begriff AST eher bei Zu- und Abbringer –verkehren mit teilgebundener Bedienungsweise (Zustieg an Haltestellen, Ausstieg vor der Haustür mit Komfortzuschlag) innerhalb eines räumlichen Korridors Verwendung findet.

Tabelle 29: Zusätzliche AST-Verkehre als Ergänzung im OH-Takt

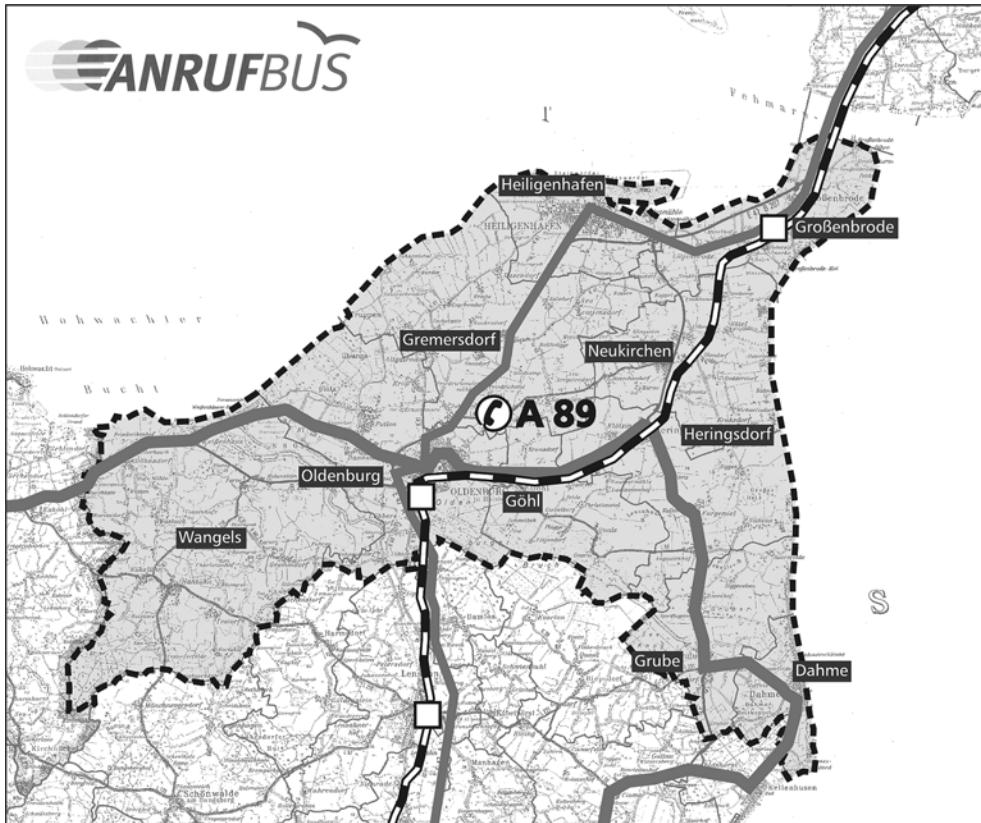
AST-Verkehr	Ortsbedienung (Auswahl)	Bemerkungen
Ahrensbök/ Stockelsdorf	Arfrade, Cashagen, Dissau, Krumbeck, Oberwohlde	Anschlüsse in Stockelsdorf Rathausmarkt
Malente	Kreuzfeld, Neversfelde, Timmdorf	Anschlüsse in Bad Malente- Gremsmühlen Bf
Eutin/ Pönitz	Barkau, Gothendorf, Kesdorf	Anschlüsse in Pönitz Bf
Neustadt	Brodau, Kassau, Rettin, Schashagen	Anschlüsse in Neustadt ZOB/Bf Umwandlung der Linientaxi-Fahrten an Einzeltagen in AST-Fahrten von Mo bis Fr
Scharbeutz/ Pönitz	Gleschendorf, Gronenberg, Klingberg, Schürsdorf	Anschlüsse in Scharbeutz (Seestr., Bf) und Pönitz Bf

Der Umfang dieser AST-Verkehre soll mindestens dem der bisherigen Linienfahrten (außerhalb des Schulverkehrs und in den Ferien) entsprechen, wünschenswert sind darüber hinaus einige zusätzliche AST-Fahrten mit Anschlüssen an die Bus- und Bahnlinien im OH-Takt. Bei einer späteren Ausdehnung des AnrufBus-Systems auf weitere Bedienungsgebiete können die darin gelegenen AST-Verkehre entfallen. Die dargestellten sonstigen Verkehrsangebote sind – mit Ausnahme der das Kreisgebiet betreffenden Lübecker Stadtverkehrslinien – ebenfalls in die neue Liniennummernsystematik einzuordnen.

Flächenerschließung mit dem AnrufBus

Für ein größeres, zusammenhängendes Gebiet im Nordkreis (siehe Abbildung 3) wurde ein Konzept zur bedarfsgesteuerten Bedienung nach dem Prinzip des Anruf-Bus erarbeitet.

Abbildung 3: AnrufBus-Bedienungsgebiet Nordkreis



Der AnrufBus, der im Dezember 2004 seinen Betrieb aufgenommen hat, zeichnet sich aus durch:

- bedarfsgesteuerte Bedienung,
- Betriebszeiten täglich 8:00 bis 19:30 Uhr, Freitag/Samstag bis 22:00 Uhr,
- keine zeitliche Bindung während der Betriebszeiten, nur Voranmeldezeiten (mindestens 45 Minuten vor der gewünschten Abfahrt) sind zu beachten,
- festgelegte Haltestellen nur innerhalb von Oldenburg und Heiligenhafen,
- ansonsten keine Haltestellenbindung (Bedienung aller Adressen im AnrufBus-Gebiet),
- Vermeidung von zeitlich parallelen Fahrten AnrufBus / Linienverkehre (falls eine Linienverbindung zum Zielort besteht, fährt der AnrufBus nur als Zubringer bis zur nächstgelegenen Haltestelle des Linienverkehrs),
- tarifliche Integration in den ÖPNV (VGOH-Tarif + Komfortzuschlag).

Der AnrufBus wurde im Nordkreis als Pilotprojekt für den Kreis Ostholstein eingeführt. Hier sollen Betriebserfahrungen mit dieser neuen Form des ÖPNV im ländlichen Raum gesammelt werden.

Zusammen mit den Linien des OH-Taktes kann durch den AnrufBus sichergestellt werden, dass nahezu jeder Wohnplatz und jedes touristische Ziel innerhalb des Bedienungsgebietes durch den ÖPNV erschlossen wird. Mit dem AnrufBus ist es erstmals möglich, eine flächendeckende ÖPNV-Versorgung anzubieten, die auch eine spontane Anforderung ohne Fahrplanbindung ermöglicht.

Bei entsprechender Nachfrage wird sich der Anrufbus im wirtschaftlich vertretbaren Rahmen betreiben lassen und gleichzeitig dem ÖPNV im Kreis zu mehr Akzeptanz und positivem Image bei Anwohnern und Touristen verhelfen. Daher ist es zu empfehlen, das Angebot anhand der Betriebserfahrungen aus dem Pilotprojekt so weiterzuentwickeln, dass es längerfristig als Grundangebot auch in anderen dünn besiedelten Teilräumen des Kreises umgesetzt werden kann.

Als weiteres Referenzgebiet nach dem Start des Pilotprojekts eignet sich hierfür besonders die Insel Fehmarn.

Die Einrichtung weiterer AnrufBus-Bedienungsgebiete im Kreis Ostholstein könnte je nach Gebiet folgende Konsequenzen für das bestehende ÖPNV-Angebot zur Folge haben:

- Kompensation vorhandener AST-Verkehre
- Möglichkeit der Umwandlung von RegionalBus- in SchnellBus-Linien (z.B. Linien R40/41, R70, R80).
- Als dem Bereich Oldenburg/ Heiligenhafen nachfolgendes Bedienungsgebiet für den AnrufBus wird die Insel Fehmarn empfohlen: Dafür sprechen neben der klaren räumlichen Abgrenzbarkeit durch die Küstenlinie u.a. folgende Gründe:
 - Sehr geringe Einwohnerdichte, lediglich während der Urlaubssaison größeres Potenzial durch Feriengäste,
 - Schwerpunkt der touristischen Aktivitäten an den Küstenbereichen (z.B. Campingplätze, Grüner Brink, Wasservogelreservat Wallnau, Wulfener Hals), die durch den normalen Linienverkehr nicht erreicht werden können,
 - Synergieeffekte durch Nutzung der bereits vorhandenen AnrufBus-Infrastruktur auf dem benachbarten Festland (Dispositionszentrale, Wartungseinrichtungen, Ersatzfahrzeuge).
 - Teilweise Ersatz für den Linienverkehr

Als Zeitpunkt für die Einrichtung des AnrufBusses auf Fehmarn bietet sich die Eröffnung des Bahnhofs in Burg an, da in diesem Zusammenhang ohnehin eine sinnvolle Neuordnung des ÖPNV auf der Insel erforderlich sein wird.

4.3.8 Nachfrageprognose

In Kapitel 1.4 wird die gegenwärtige Nachfrage im Jedermannverkehr auf Basis der Fahrscheinverkaufsstatistik dargestellt.

Mit der Umsetzung des „OH-Taktes“ und der damit verbundenen Einführung von

- SchnellBussen,
- RegionalBussen,
- z.T. auch LandBussen mit höherwertigem Angebot
- und dem ergänzenden AnrufBus

wird eine deutliche Angebotsverbesserung erreicht.

Für die Nachfrageentwicklung in den nächsten Jahren sind folgende Parameter von Bedeutung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es sich hierbei um Prognosen handelt, so dass Abweichungen zu den tatsächlich eintretenden Entwicklungen möglich sind:

- Ab dem Jahr 2004 leichte, ab dem Jahr 2008 deutliche Abnahme der Schülerzahlen (vgl. Abb. 1).
- Bevölkerungsanstieg bis zum Jahr 2020 um bis zu 2 Prozent, dabei Zunahme der über 60 Jährigen bis zum Jahr 2010 auf rund 29-32 Prozent¹⁴
- Zunahme der Motorisierung
- Rückgang der Grundschülerzahlen bis zum Jahr 2010 um 16 Prozent
- Anstieg der Schülerzahlen an weiterführenden Schulen um 7 Prozent
- Zusammenlegung/Aufgabe von Schulstandorten
- Einrichtung offener Ganztagschulen

Gegenüber der Nachfrage im Bestand auf vergleichbaren Linienabschnitten kann grundsätzlich von Nachfragesteigerungen ausgegangen werden, die im wesentlichen auf der höheren Systemwirkung des Vertakteten Angebotes beruhen.

Grundsätzlich ist für die Akzeptanz neuer ÖPNV-Leistungen allgemein ein Zeitraum von etwa 2-3 Jahren anzunehmen. Hierbei kann intensives Marketing allgemein sehr unterstützend wirken.

Zur Überprüfung der Effektivität des „OH-Taktes“ soll eine jährliche Auswertung der Fahrgastzahlen erfolgen. Im Rahmen des AnrufBus-Projektes werden die Fahrgastzahlen im ersten Jahr vierteljährlich, im zweiten Jahr halbjährlich und ab dem dritten Betriebsjahr jährlich ausgewertet.

¹⁴ BRR-Bevölkerungsprognose 1999-2020/Kreise

4.4 Schulverkehrskonzept

Ziele und Vorgehensweise

Ziel der Optimierung des Schulverkehrs ist eine Steigerung der Wirtschaftlichkeit. Die aus dem Schulverkehr erzielten Einsparungen sollen zur Verbesserung des Angebotes im Jedermannverkehr in den ÖPNV zurückfließen.

In der ersten Stufe wurde eine Optimierung auf Basis des heutigen Schulverkehrsangebotes vorgenommen. Dabei wurden Einsparmöglichkeiten im Schulverkehr durch Überprüfung folgender Kriterien gesucht:

Ausschöpfung der Bestimmungen lt. Schulverkehrssatzung des Kreises, Verlegung der Schulanfangs- und -endzeiten bestimmter Schulen, Verzicht auf bestimmte zusätzliche An- und Abfahrten zur und von der Schule (z.B. zur 3. Stunde).

Der Schulverkehr wurde kreisweit, unterteilt nach Bereichen, durch die VGOH geprüft und hinsichtlich Einsparmöglichkeiten bewertet.

Hierbei hat die VGOH zunächst den Aufwand für den bestehenden Verkehr jedes Schulstandortes dargestellt und dem des ursprünglichen Konzepts¹⁵ gegenübergestellt. Danach wurde gemeinsam entschieden, ob der bestehende Schulverkehr angepasst oder das geplante Konzept übernommen wird. Da in allen Fällen die ursprünglich angedachten Konzepte keine finanziellen Einsparungen gegenüber dem IST-Zustand ergeben haben, wurde geprüft, ob das bestehende System durch andere Ansätze optimiert werden kann. Hierbei wurden Schulzeitstaffelungen betrachtet, die Auslastung der Fahrzeuge und die Anzahl der notwendigen An- und Abfahrten im Zusammenhang mit dem Fahrgastaufkommen. Die sich aus diesen Maßnahmen ergebenden Kilometereinsparungen wurden dann in monetäre Werte umgerechnet.

Einsparpotenziale

Aus den durchgeführten Überprüfungen des Schulverkehrs im Kreis Ostholstein resultiert insgesamt ein Einsparpotenzial in der Größenordnung zwischen 20.000 und 50.000 EUR innerhalb des heutigen Schulverkehrs. Ein Großteil dieser Einsparungen resultiert aus der Reduzierung der Zahl der Anfahrten auf das nach der Schülerbeförderungssatzung erforderliche Maß.

Die genannten Einsparungen können i.d.R. kurzfristig umgesetzt werden. Perspektivisch können sich in der längerfristigen Weiterentwicklung des Schulverkehrs ggf. weitere Einsparmöglichkeiten ergeben.

Für die Weiterentwicklung des Schulverkehrs sind neben den in Kapitel 4.3.8 dargestellten Faktoren die folgenden langfristigen Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Kreis Ostholstein von Bedeutung:

¹⁵ PGN: Kreis Ostholstein – Überplanung des Busverkehrs – Endbericht, im Auftrag des Kreises Ostholstein, Kassel 2002

- Deutlicher Rückgang der einheimischen Bevölkerung in den nächsten Jahren, dagegen starke Wanderungsgewinne durch Zuzug aus anderen Städten und Landkreisen Deutschlands sowie aus dem Ausland,¹⁶
- absehbarer, zumindest leichter Rückgang der Schülerzahlen insgesamt,
- erwarteter stärkerer Rückgang der Schülerzahlen in Bezug auf die Schulstandorte im Norden und in der Mitte des Kreises,
- aktuelle und künftige Veränderungen in den Schulstrukturen durch politische Entscheidungen (Einrichtung fester Öffnungszeiten in Grundschulen, Einrichtung von Ganztagschulen)

Ziel eines weiterentwickelten Schulverkehrs aus Sicht des ÖPNV-Betreibers ist eine höhere Wirtschaftlichkeit durch Abbau des Fahrzeugspitzenbedarfs, der nahezu ausschließlich für den Schulverkehr vorzuhalten ist.

Ein Instrument, dieses Ziel zu erreichen, ist die konsequente Abstimmung und Staffe- lung der Anfangs- und –endzeiten benachbarter Schulstandorte innerhalb einer defi- nierten Zeitspanne (z.B. zwischen 7:20 und 8:05 Uhr), so dass die Fahrzeugressour- cen während der Spitzenlast des Schülerverkehrs mehrfach genutzt werden können.

I.d.R. sollte jedes eingesetzte Fahrzeug morgens zwei Schulen nacheinander zur 1. Stunde bedienen und mittags zwei Schulen nacheinander nach der 6. Stunde. Teilweise ist eine gewisse Schulzeitstaffelung in Teilen des Kreises Ostholstein be- reits erkennbar; dort können die eingesetzten Fahrzeuge aufgrund aufeinander ab- gestimmter Schulanfangs- und –endzeiten i.d.R. mehrere Schulstandorte nacheinan- der bedienen, so dass in diesen Bereichen bereits eine hohe Effizienz im Busverkehr gegeben ist. In anderen Bereichen des Kreises ist die Staffelung dagegen weniger oder gar nicht ausgeprägt. In diesen Bereichen sollte unter Beteiligung aller Betroffe- nen auf eine optimale Ausrichtung der Schulzeiten auf die Erfordernisse des ÖPNV hin gewirkt werden.

Bei der weiteren Entwicklung der Schülerbeförderung wird möglichst vollständige Integration in den ÖPNV angestrebt.

4.5 Tarifentwicklung

Der Ostholsteinische Kreistag hat der Einführung der 3. Stufe des Schleswig- Holstein-Tarifs zugestimmt. Zentraler Aspekt ist dabei der Abbau von Zugangs- hemmnissen und die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Neben der landesweiten Integration der bisher unterschiedlichen Tarife wird damit auch ein einheitlicher Tarif- raum mit der Hansestadt Lübeck geschaffen. Aufgrund der engen verkehrlichen Ver- flechtungen wurde diese Zielvorgabe bereits im Ersten Regionalen Nahverkehrsplan formuliert.

Die OstseeCard* soll als touristisches Angebot in den SH-Tarif integriert werden. Für den Ausbau eines grenzüberschreitenden ÖPNV sollten gemeinsam mit dem däni- schen Nachbarkreis Storstrøms Amt tarifliche Kooperationen entwickelt werden.

¹⁶ Berlin-Institut (Hrsg.): Deutschland 2020 – die demografische Lage der Nation, www.berlin-institut.org

4.6 Barrierefreiheit

Am 01.05.2002 ist das Gesetz über die Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) in Kraft getreten. Damit wird das Benachteiligungsverbot aus Artikel 3 Grundgesetz umgesetzt. Das Gesetz regelt die Gleichstellung Behinderter und die Barrierefreiheit im öffentlich-rechtlich geregelten Bereich.

Die Regelungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sowie der Straßenbahn Bau- und Betriebsordnung (BOStrab.) wurden an die Zielsetzungen des BGG angepasst.

Nach dem PBefG sind die Nahverkehrspläne das wichtigste Instrumentarium, um Maßnahmen zum barrierefreien ÖPNV festzulegen.

Behinderte Menschen sollen in allen Lebensbereichen einen umfassenden Zugang und uneingeschränkte Nutzungsmöglichkeiten haben. Aufgrund der ständig steigenden Mobilitätsbedürfnisse stellt gerade der Verkehrsbereich einen besonderen Schwerpunkt dar.

Im Hinblick auf die Nutzbarkeit verkehrlicher Infrastruktur sind nicht nur körperbehinderte Menschen zu berücksichtigen sondern sämtliche in der Mobilität eingeschränkte Personengruppen. Hierzu zählen auch ältere Menschen, Kinder, werdende Mütter, Mütter mit Kinderwagen oder Menschen mit umfangreichem Gepäck.

Der Abbau von Benutzungshemmnissen (Barrieren) kann zu einer deutlichen Verbesserung der Sicherheit aller Nutzer führen.

Vor diesem Hintergrund werden die Aufgabenträger durch das ÖPNVG sowie durch das PBefG verpflichtet, in den Regionalen Nahverkehrsplänen Aussagen zur Barrierefreiheit zu treffen.

Seitens der Verkehrsunternehmen der VGOH werden diese Aspekte bereits seit geraumer Zeit besonders berücksichtigt. So beträgt der Anteil niederfluriger Fahrzeuge gegenwärtig bereits 45 Prozent.

Da eine genaue Analyse der gegenwärtigen Situation bislang nicht vorliegt, kann eine Konkretisierung von Maßnahmen derzeit nicht erfolgen.

Grundsätzlich werden jedoch folgende übergeordnete Maßnahmen für einen barrierefreien ÖPNV angestrebt:

- Im Rahmen der Modernisierung der Fahrzeugflotte soll der Anteil niederfluriger Fahrzeuge kontinuierlich erhöht werden.
- Berücksichtigung im Umgang mit behinderten Menschen im Rahmen der Personal-Qualifikation
- Berücksichtigung der gängigen Richtlinien und DIN-Empfehlungen zur barrierefreien Gestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen.

4.7 Fahrzeuge

Sicherheit und Komfort sind bei der Wahl der Fahrzeuge von besonderer Bedeutung. Zudem soll in der Mobilität eingeschränkter Personen der Zugang zum ÖPNV erleichtert werden. Letztlich sind vor allem die Fahrzeuge Aushängeschild des ÖPNV und bieten demnach gute Möglichkeiten, für einen attraktiven Nahverkehr zu werben.

Sämtliche Vorgaben zum Fahrzeugpark sind vor dem Hintergrund betriebswirtschaftlicher Überlegungen der einzelnen Unternehmen zu betrachten.

Diese Vorgaben dürfen jedoch nicht zu einer Einschränkung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Unternehmen führen.

Als übergeordnetes Ziel sollen die Fahrzeuge eine einfache und sichere Nutzung durch den Fahrgast gewährleisten. Sie müssen diesbezüglich dem Stand der Technik entsprechen.

Folgende Standards sollen von der Fahrzeugflotte erfüllt werden:

- Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge soll nicht über 6-7 Jahren liegen.
- Die Ausstattung muss einen einfachen Zugang für mobilitätsbehinderte Personen gewährleisten.
- Es sollten im Rahmen der Modernisierung der Fahrzeugflotte ausschließlich Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden.
- Der Fahrgast soll im Fahrzeug laufend über den aktuellen Fahrtverlauf informiert werden. Die Fahrzeuge sollen über Anzeigen der nächsten Haltestellen verfügen.
- Linien- und Tarifinformationen sollten im Bus einzusehen sein.
- Die äußere Gestaltung soll die Fahrzeuge als Nahverkehrsprodukte kenntlich machen. Es ist ein „corporate Design“ unter Verwendung der Marketing-Dachkampagne „Mein Weg“ anzustreben
- Ersatzfahrzeuge oder Fahrzeuge von Subunternehmern müssen als Linienfahrzeuge eindeutig erkennbar sein.
- Die Fahrzeuge müssen ausreichend beheizt bzw. belüftet werden.
- Die Fahrzeuge müssen Vorrichtungen für den Verkauf der Fahrausweise des Schleswig-Holstein-Tarifs besitzen,
- Die Fahrzeuge sollen umweltverträglich sein, d.h. möglichst geringe Lärm- und Schadstoffemissionen verursachen. Maßgeblich sind die jeweils geltenden Grenzwertstufen (Euro-Normen) für Emissionen von Nutzfahrzeugen und der Entwicklungsstand der Fahrzeugantriebstechnik zum Zeitpunkt der Neubeschaffung.

4.8 Haltestellen

Die Haltestellen als „Visitenkarten des ÖPNV“ sollen im Hinblick auf Komfort und Sicherheit sowie Barrierefreiheit dem Fahrgast eine möglichst angenehme Wartezeit ermöglichen.

Folgende Anforderungen sollen unter Berücksichtigung der städtebaulichen Situation, der wirtschaftlichen Möglichkeiten des jeweiligen Straßenbaulastträgers sowie der Lage und Bedeutung der Haltestelle und der Förderrichtlinie des Landes Schleswig-Holstein grundsätzlich erfüllt werden:

- Fahr- und Liniennetzplan, Tarifinformationen
- Namentliche Kennzeichnung, Linieninformation
- Wetterschutzeinrichtungen vor allem im ländlichen Bereich
- Befestigter Einstiegsbereich
- Ausreichende Beleuchtung
- Abfallbehälter
- Gute Einsehbarkeit
- Sichere Zuwegung

An den zentralen Verknüpfungspunkten ist die Einrichtung von elektronischen Fahrtanzeigern, z.B. mit Abfahrt und Verspätungen ebenso sinnvoll wie die Schaffung von Möglichkeiten zum sicheren Abstellen von Fahrrädern.

5. Marketing

Wie dargestellt, erfolgt das (Produkt-)Marketing gegenwärtig im Wesentlichen durch die Verkehrsunternehmen. Der Kreis Ostholstein sieht die Verantwortung hierfür auch zukünftig vorrangig bei den Unternehmen. Künftig sollte mehr als bisher eine Integration aller Marketingmaßnahmen in die landesweite Dachkampagne „Mein Weg“ erfolgen. Dabei sollte sich nicht auf die reine Produktwerbung beschränkt werden; vielmehr ist es erforderlich auch das ÖPNV-Gesamtsystem stärker in den Mittelpunkt von Marketingstrategien zu rücken.

Um eine stärkere Akzeptanz der Bevölkerung mit „ihrem“ ÖPNV zu erreichen, sollen für herausragende Produkte, wie z.B. für den AnrufBus Beiräte einberufen werden, die die Projektdurchführung begleitend beraten sollen.

6. Serviceangebote

SCOUT hat sich als elektronische Fahrplanauskunft in der Vergangenheit bewährt. Von daher besteht zwischen den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen Konsens dahingehend, dieses System weiter zu stärken.

Im Rahmen der Umsetzung des Schleswig-Holstein Tarifs soll SCOUT als landesweite (adressenscharfe) Fahrplanauskunft ausgebaut und etabliert werden.

Die LVS prüft gegenwärtig die Rahmenbedingungen unter denen dieses Ziel erreicht werden kann.

Besonderes Augenmerk liegt hierbei darauf, SCOUT zu einem landesspezifisches System weiter zu entwickeln, das auch in technischer Hinsicht Unabhängigkeit von Dritten gewährleistet. Der Kreis Ostholstein beteiligt sich im Rahmen der Teilnahme am Schleswig-Holstein-Tarif an der Weiterentwicklung des Systems.

7. Organisation

Parallel zur Erarbeitung des Konzeptes zum Schleswig-Holstein Tarif hat das Land Schleswig-Holstein Vorschläge zur Schaffung neuer Organisationsstrukturen gemacht. Analog zur Landesweiten Verkehrsservicegesellschaft wird auf Kreisebene die Gründung von sogenannten Regionalen Nahverkehrsgesellschaften (RNVG) vorgeschlagen. Der Kreis Ostholstein hat diesen Vorschlag sowie weiteren Organisationsmöglichkeiten wie z.B. der Kooperation mit der Hansestadt Lübeck oder der Südholsteinischen Verkehrsgesellschaft (SVG) intensiv geprüft und sich dazu entschlossen, die bisherige Organisationsform zunächst beizubehalten und bei Bedarf (z.B. Ausschreibungen, Marketing etc.) die erforderliche Fachkompetenz extern (z.B. LVS) einzukaufen.

Im Zuge der Erledigung künftiger Aufgabenstellungen muss mittel- bis langfristig dabei jedoch die Möglichkeit bestehen, die Organisationsform entsprechend den Erfordernissen zu modifizieren.

8. Finanzierung

Der Kreis Ostholstein wird versuchen, den ÖPNV im Rahmen seiner Möglichkeiten weiter zu fördern und auszubauen, wobei diesen Bestrebungen aufgrund der allgemein schwierigen Haushaltslage enge Grenzen gesetzt sind. Vor diesem Hintergrund orientiert sich der in Kapitel 4.3 beschriebene Leistungskatalog an der gegenwärtigen Finanzsituation des Kreises.

Die Zielvorgabe für 2005 lässt sich im wesentlichen durch eine Effizienzsteigerung, d.h. durch eine bessere Systemvernetzung erreichen.

Langfristig, d.h. etwa ab dem Jahr 2010 sollen aufbauend auf dem Zielkonzept 2006 weitere Leistungen im Wettbewerb vergeben werden, so dass ein Angebotsausbau im gegenwärtigen finanziellen Rahmen möglich erscheint.

Ab dem Jahr 2004 hat der Kreis Ostholstein erstmalig keine eigenen Haushaltsmittel für den ÖPNV eingesetzt sondern bedient sich ausschließlich der in Kapitel 2 dargestellten Drittmittel. Es ist davon auszugehen, dass die ÖPNV-Finanzierung auch künftig nur noch durch Drittmittel erfolgen kann.

Bei der Schülerbeförderung werden aufgrund der jährlichen Tarifierhöhungen von durchschnittlich 3-4 Prozent und der zunächst weiterhin steigenden Schülerzahlen erhebliche Kostensteigerungen erwartet. Diese werden voraussichtlich auch durch die in Kapitel 4.4 dargestellten Maßnahmen zur Optimierung des Schülerverkehrs sowie die Einführung der Eigenbeteiligung an den Schülerbeförderungskosten nicht kompensiert werden können.

In diesem Zusammenhang stellen sich angesichts der zu erwartenden Eröffnung Offener Ganztagschulen weitere finanzielle Herausforderungen.

9. Investitionen in die öffentliche Infrastruktur des ÖPNV

Aufgrund der problematischen Haushaltslage von Kreis, Ämtern und Gemeinden werden Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV künftig aller Voraussicht nach eher zurückhaltend erfolgen. Im Jahr 2004 wurden folgende Maßnahmen durchgeführt:

Stadt Neustadt: Systemgerechter Ausbau der Haltestellen Pelzerhaken, Timpenberg und Kirchhofsallee; Investitionsvolumen insgesamt 11.500 €.

Stadt Heiligenhafen: Systemgerechter Ausbau bzw. Erneuerung der Haltestellen Am Röschkamp, Am Lindenhof; Investitionsvolumen insgesamt 18.000 €.

Gemeinde Süsel: Systemgerechter Ausbau der Haltestelle Bockholt, Röbbeler Weg; Investitionsvolumen rd. 12.000 €.

Stadt Eutin: Systemgerechter Ausbau der Haltestellen Sibbersdorf, Hauptstraße, Eutin, Plöner Str. 186 und 91; Investitionsvolumen rd. 17.000 €.

Stadt Bad Schwartau: Systemgerechter Ausbau der Haltestelle Clever Landstraße, Kaltenhöfer Straße, Auguststraße; Investitionsvolumen rd. 14.000 €.

Darüber hinaus sind in den Folgejahren im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Kommunen weitere Einzelmaßnahmen zu erwarten.

10. Geordneter Übergang in den Wettbewerb

Die Bildung von Linienbündeln stellt die Grundlage für einen geordneten Übergang in die wettbewerbliche Vergabe von ÖPNV-Leistungen dar. Vorgesehen sind drei Linienbündel im Kreis Ostholstein, wobei die enthaltenen Linien z.T. auch Bereiche der Nachbarkreise und -städte befahren.

Neben dem verkehrlich sinnvollen Zuschnitt der Linienbündel sind weitere Bausteine maßgeblich:

- die Laufzeitharmonisierung,
- die zeitliche Staffelung des Wettbewerbs,
- der Zeitplan zur Linienbündelung.

Der frühestmögliche Zeitpunkt der wettbewerblichen Vergabe eines Linienbündels (Harmonisierungszeitpunkt) ergibt sich mit dem Ende der am längsten noch laufenden Einzelkonzession innerhalb des jeweiligen Linienbündels. Alle vorzeitig auslaufenden Konzessionen sollen dann nur befristet bis zum Harmonisierungszeitpunkt wieder erteilt werden.

Neben der Laufzeitharmonisierung innerhalb der Linienbündel bietet es sich an, nicht unbedingt für alle Bündel die frühestmöglichen Zeitpunkte für eine Wettbewerbsvergabe zu nutzen, sondern die Ausschreibungszeitpunkte zeitlich zu staffeln (z.B. ein Bündel pro Jahr). Die Staffelung vermeidet Monopolbildungen und dient der gleichmäßigeren Auslastung personeller Kapazitäten beim Aufgabenträger.

Die Harmonisierungszeitpunkte in den einzelnen Bündeln und der frühestmögliche Zeitpunkt der gebündelten Genehmigung zeigt die Tabelle 30. Dabei wird berücksichtigt, dass der Zeitplan zur Harmonisierung erst für diejenigen Konzessionen wirksam wird, die ab 2005 auslaufen und zur Verlängerung anstehen.

Tabelle 30: Harmonisierung und frühestmöglicher Übergang zu Linienbündeln

Netz	Harmonisierungszeitpunkt	Genehmigung als Linienbündel frühestens ab
Region Lübecker Bucht (B1)	31.05.2012	01.06.2012
Region Eutin (B2)	31.07.2010	01.08.2010
Region Oldenburg/Fehmarn (B3)	31.05.2011	01.06.2011

Da der Zeitbedarf für eine europaweite Ausschreibung beim Aufgabenträger erfahrungsgemäß bei etwa 12 Monaten liegt - zuzüglich ca. 6 Monate Ausführungsfrist für den als Wettbewerbsgewinner hervorgegangenen Anbieter - wird eine jährlich gestaffelte Vergabe der einzelnen Linienbündel empfohlen. Tabelle 31 zeigt – ausgehend von den frühestmöglichen Bündelungszeitpunkten und unter der Voraussetzung, dass pro Jahr max. ein Bündel zur Vergabe kommen soll – eine Möglichkeit der Staffelung.

Tabelle 31: Zeitlich gestaffelter Übergang zu Linienbündeln

Netz	Harmonisierungszeitpunkt	gestaffelte Genehmigung als Linienbündel ab
Region Eutin (B2)	31.07.2010	01.08.2010
Region Oldenburg/ Fehmarn (B3)	31.05.2011	01.06.2011
Region Lübecker Bucht (B1)	31.05.2012	01.06.2012

Da die Harmonisierungszeitpunkte der Linienbündel in verschiedenen Jahren liegen, ist in diesem Fall keine weitere Verzögerung beim Zeitplan zur Erlangung einer gestaffelten Vergabe der Linienbündel erforderlich.

Nach diesem Stafflungszeitplan können die Linienbündel in den Jahren 2009 bis 2011 im Wettbewerb zur Ausschreibung kommen und nach Abschluss der Ausschreibungsverfahren jeweils am 01.06. bzw. 01.08. des Folgejahres (2010 bis 2012) genehmigungsrechtlich in Kraft treten können.

Zur Beibehaltung der Staffelung bei Folgeausschreibungen sollten die Laufzeiten für die Genehmigungen der einzelnen Bündel gleich lang sein und bei mindestens 5 bis maximal 8 Jahren liegen.

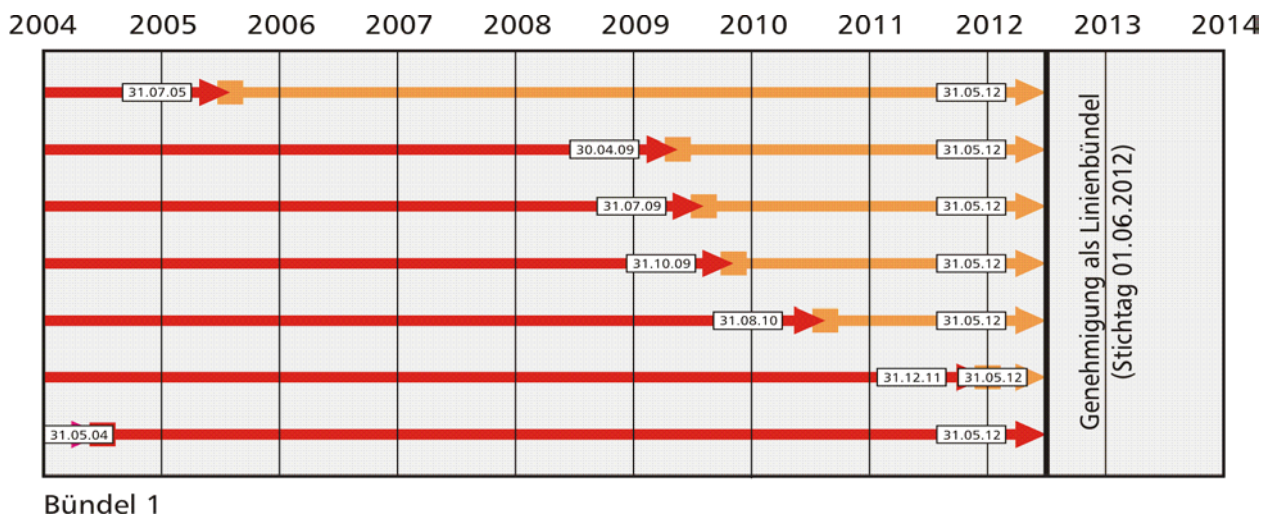
Mit der Festlegung der Harmonisierungszeitpunkte bestehender Einzelgenehmigungen und der gestaffelten Zeitpunkte für die gebündelten Genehmigungen ist der Zeitplan für die Umsetzung des Linienbündelungskonzepts abgesteckt.

Sofern im Rahmen der Umsetzung des OH-Taktes die Beantragung neuer Liniengenehmigungen erforderlich wird, sollen sich deren Laufzeiten ebenfalls am dargestellten Zeitplan orientieren.

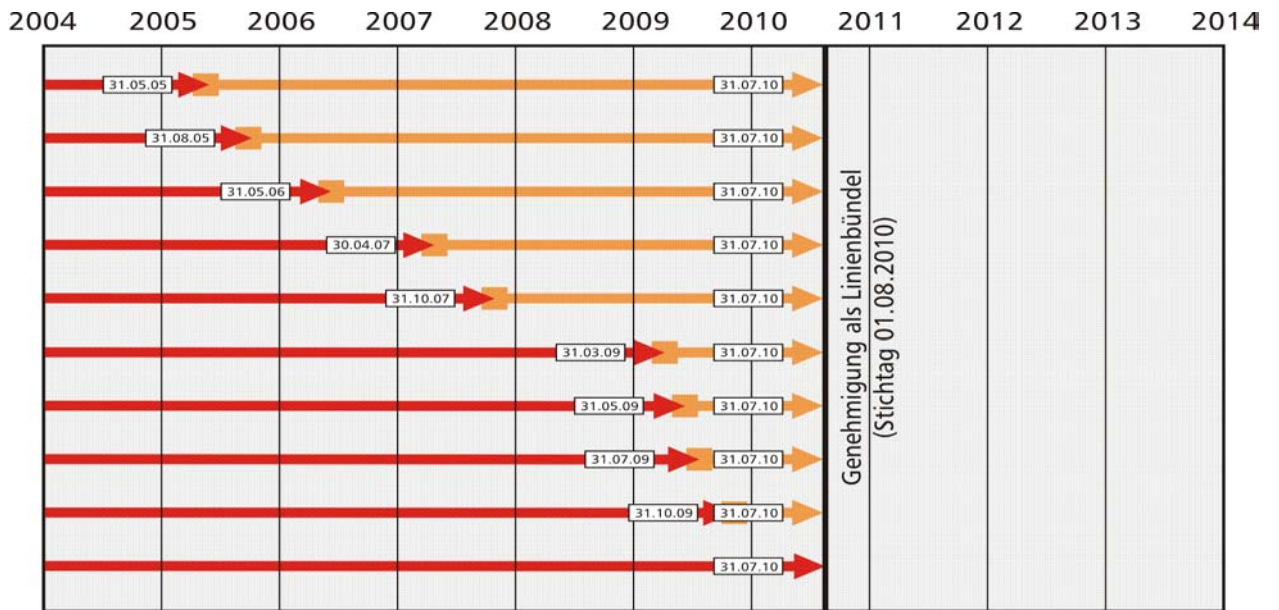
Die Genehmigung der Konzessionen erfolgt durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens erhält der Kreis Ostholstein als Aufgabenträger für den ÖPNV die Möglichkeit, auf die Konzessionslaufzeit Einfluss zu nehmen.

Die Zeitdiagramme in der folgenden Abbildung verdeutlichen die verschiedenen Genehmigungslaufzeiten bis zum Harmonisierungszeitpunkt (fette senkrechte Linie) bzw. zum festgelegten Zeitpunkt der Vergabe (dünne senkrechte Linie).

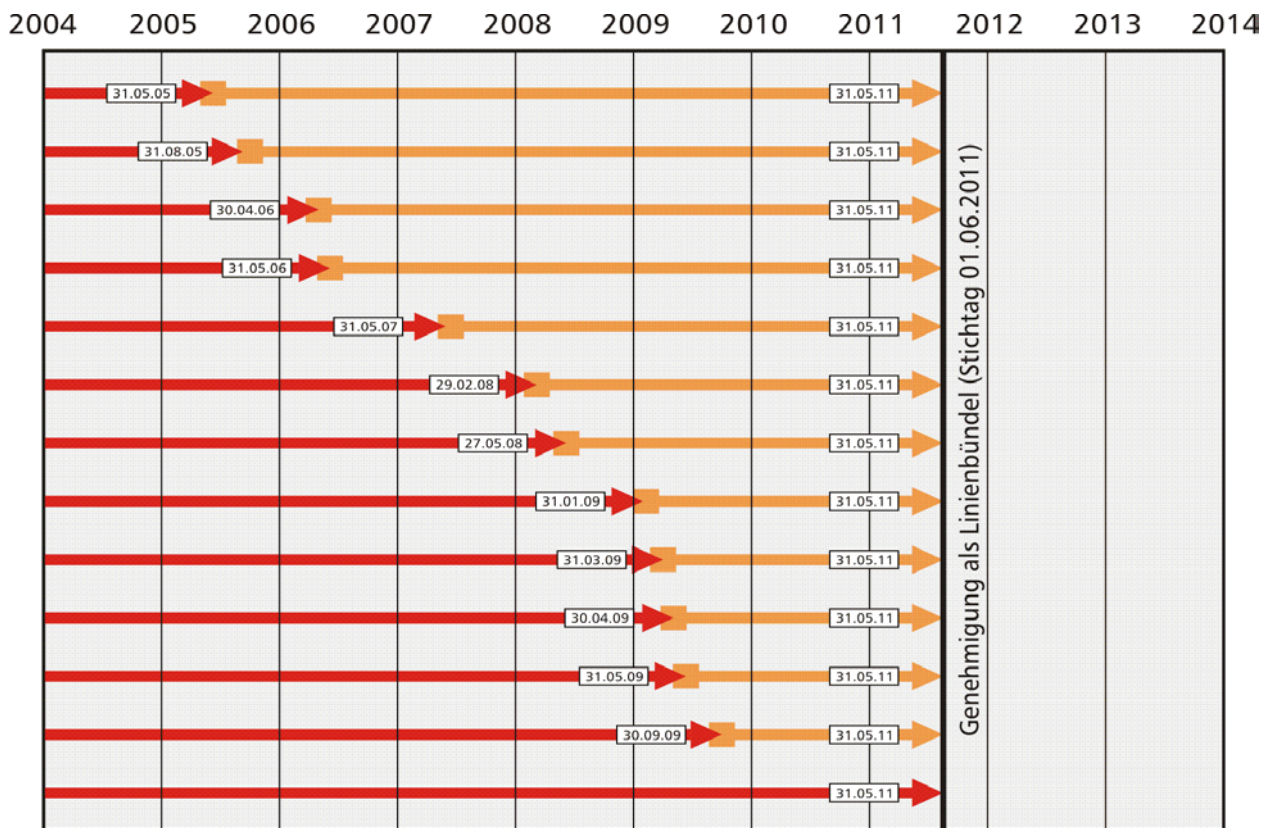
Abbildung 4: Zeitplan zur Laufzeitharmonisierung und zur Umsetzung der Linienbündel (Aktualisierung Stand Juli 2004)



Bündel 1



Bündel 2



Bündel 3

Zuschnitte der Linienbündel

In den nachfolgenden Tabellen werden für jedes Linienbündel im Kreis Ostholstein die darin enthaltenen Linien mit den derzeitigen Konzessionsinhabern und den Laufzeiten der Genehmigungen aufgelistet. Um einen groben Überblick über das Leistungsvolumen jedes Bündels zu erhalten, wird zusätzlich die jährliche Fahrplan-kilometerleistung je Bündel gemäß Fahrplanstand 2001/2002 angegeben.

Für einige Linien innerhalb der Linienbündel 1 bis 3, die über das Gebiet des Kreises Ostholstein hinaus verlaufen, ist mit den anderen betroffenen Aufgabenträgern eine Absprache über die Linienbündelzugehörigkeit zu treffen.

Änderungen bei Linienverläufen und Liniennummern, die sich in Verbindung mit dem OH-Takt voraussichtlich ergeben, sind in den nachfolgenden Aufstellungen noch nicht berücksichtigt. Sobald diese Maßnahmen feststehen, ist das Linienbündelungskonzept entsprechend anzupassen.

Das in Tabelle 32 dargestellte Linienbündel 1 enthält die Linienverkehre im südlichen Kreis Ostholstein inkl. der Verkehre entlang der Lübecker Bucht und der in die Lübecker Innenstadt (ZOB) einbrechenden Linien. Die künftige SchnellBus-Linie Ahrens-bök – Lübeck ist ebenfalls in diesem Bündel enthalten.

Die Linie 5912 wird in Abstimmung mit der Südholstein Verkehrsservicegesellschaft mbH (SVG) in das Linienbündel 1 aufgenommen.

Die AnrufBus-Bediensgebiete werden den jeweiligen regionalen Linienbündeln zugeschlagen.

Tabelle 32: Linienbündel 1 (Region Lübecker Bucht)

Linie	Verlauf	Konzessions- inhaber	Laufzeitende bis
5812	Gronenberg-Pönitz	Härzer/LVG	31.07.2005
5813	Scharbeutz-Haffkrug	Härzer/LVG	31.07.2005
5814	Gronenberg-Timmendorfer Strand	Härzer/LVG	31.07.2005
5815	Travemünde-Neustadt*	Härzer/LVG	31.07.2009
5816	Timmendorfer Strand-Eutin	Härzer/LVG	31.07.2009
5817	Timmendorfer Strand- Ratekau	Härzer/LVG	31.05.2012
5910	Ahrensböck-Cashagen- Ahrensböck	AK	31.12.2011
5911	Ahrensböck-Gnissau- Ahrensböck	AK	31.12.2011
5912	Ahrensböck-Lübeck	AK	30.04.2009
5920	Niendorf-Ratekau	AK	31.10.2009
5940	Ahrensböck-Bad Schwartau	AK	31.08.2010
5950	Ratekau-Hemmelsdorf- Niendorf	AK	31.10.2009
5951	Lübeck-Neustadt*	AK	31.10.2009
5954	Krumbeck-Stockelsdorf	AK	30.04.2009
5955	Luschendorf-Eckhorst	AK	31.10.2009
5956	Eckhorst-Stockelsdorf	AK	31.10.2009
Laufzeitharmonisierung bis 31.05.2012			
Fahrplanleistung: 1.953.900 km/Jahr (Stand Fahrplan 2001/2002, gerundet)			

* Kreisübergreifende Linie; für die Linienbündelzuordnung ist eine Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern erforderlich

Das Linienbündel 2 wird in Tabelle 33 dargestellt. Es enthält die Linienverkehre im mittleren Kreisgebiet mit den Linien in und um Eutin und den in Ost-West-Richtung verlaufenden Linienkorridoren von und nach Neustadt. Die geplante SchnellBus-Linie Eutin – Ahrensböck – Bad Segeberg wird auch diesem Bündel zugeordnet. Die Linien 5515, 5517, 5520, 5521 und 5522 werden in Abstimmung mit der SVG in das Linienbündel 2 aufgenommen.

Tabelle 33: Linienbündel 2 (Region Eutin)

Linie	Verlauf	Konzessionsinhaber	Laufzeitende bis
4320	Kiel-Eutin-Neustadt-Lübeck	AK	31.10.2007
5502	Stadtverkehr Eutin	Nölte	31.07.2010
5503	Stadtverkehr Eutin	Nölte	31.07.2010
5504	Stadtverkehr Eutin	Nölte	31.07.2010
5505	Stadtverkehr Eutin	Nölte	31.07.2009
5506	Eutin-Dannau	Nölte	30.04.2007
5507	Eutin-Nüchel-Malente	Nölte	30.04.2007
5508	Eutin-Schönwalde-Oldenburg	Nölte	30.04.2007
5509	Griebel-Schönwalde	Nölte	30.04.2007
5510	Timmdorf-Malente	Nölte	30.04.2007
5511	Neversfelde-Malente	Nölte	30.04.2007
5515	Eutin-Ahrensböök	AK	31.05.2006
5516	Eutin-Bosau	AK	31.05.2006
5517	Eutin-Schlamersdorf	AK	31.05.2006
5518	Eutin-Neustadt	AK	31.05.2006
5520	Hutfeld-Berlin-Schlamersdorf	AK	31.05.2006
5521	Schlamersdorf-Travenort-Berlin	AK	31.05.2006
5522	Hutfeld-Berlin-Schlamersdorf	AK	31.05.2006
5590	Schönwalde-Schönwalde	AK	31.08.2005
5802	Neustadt-Kassau	AK	31.05.2009
5803	Neustadt-Pelzerhaken	AK	31.03.2009
5805	Neustadt-Rettin	AK	31.03.2009
5806	Neustadt-Schashagen	AK	31.03.2009
5807	Neustadt-Neustadt	AK	31.10.2007
5808	Sibstin-Neustadt	AK	31.05.2005
5900	Süsel-Bujendorf	AK	31.10.2009
5960	Eutin-Gnissau	AK	31.05.2009
Laufzeitharmonisierung bis 31.07.2010			
Fahrplanleistung: 1.477.900 km/Jahr (Stand Fahrplan 2001/2002, gerundet)			

* Kreisübergreifende Linie; für die Linienbündelzuordnung ist eine Abstimmung mit den beteiligten Aufgabenträgern erforderlich

Die dem Linienbündel 3 zugeordneten Linien werden in Tabelle 34 aufgeführt. Darin enthalten sind die Linienverkehre nördlich von Neustadt und Lensahn inkl. der Linien auf der Insel Fehmarn. Der künftige Anrufbus Nordkreis ist in der Aufstellung noch nicht enthalten, soll aber ebenfalls in dieses Linienbündel eingegliedert werden.

Tabelle 34: Linienbündel 3 (Region Oldenburg/ Fehmarn)

Linie	Verlauf	Konzessionsinhaber	Laufzeitende bis
5600	Oldenburg-Grömitz	AK	31.03.2009
5601	Oldenburg-Dahme	AK	31.03.2009
5602	Oldenburg-Hansühn	AK	30.04.2006
5603	Oldenburg-Weißenhäuser Strand	AK	31.01.2009
5604	Oldenburg-Heiligenhafen	AK	29.02.2008
5623	Cismar-Cismarfelde	AK	31.03.2009
5650	Lensahn-Kabelhorst-Lensahn	AK	31.03.2009
5651	Lensahn-Cismar	AK	31.03.2009
5653	Oldenburg-Lensahn (AST)	AK	31.05.2011
5700	Stadtverkehr Heiligenhafen	AK	30.04.2009
5701	Heiligenhafen-Oldenburg	AK	31.05.2006
5702	Seegalendorf-Gremersdorf	AK	29.02.2008
5751	Burg-Burgtiefe	AK	31.05.2006
5752	Burg-Burg	AK	30.09.2009
5753	Burg-Katharinenhof	AK	31.05.2006
5754	Burg-Orth	AK	31.05.2006
5755	Burg-Ostermakelsdorf	AK	31.05.2005
756	Burg-Westermakelsdorf-Burg	AK	31.05.2006
5757	Landkirchen-Landkirchen	AK	31.08.2005
5760	Burg-Dänschendorf (AST)	AK	31.05.2006
5770	Burg-Staberdorf (AST)	AK	31.05.2006
5780	Burg-Burgstaaken (Bürgerbus)	AK	27.05.2008
5781	Burg-Avendorf (Bürgerbus)	AK	27.05.2008
5782	Burg-Staberdorf (Bürgerbus)	AK	27.05.2008
5783	Burg-Westerbergen (Bürgerbus)	AK	27.05.2008
5784	Burg-Südstrand (Bürgerbus)	AK	27.05.2008
5800	Neustadt-Oldenburg	AK	31.03.2009
5801	Neustadt-Kaköhl	AK	31.05.2009
5804	Neustadt-Puttgarden	AK	30.04.2009
5811	Puttgarden-Oldenburg	AK	31.05.2007
5820	Bliesdorf-Grömitz	AK	31.03.2009
5821	Guttau-Grömitz	AK	31.03.2009
5822	Kl.Schlamin-Grömitz	AK	31.03.2009
5823	Süssau-Grube	AK	31.03.2009
Laufzeitharmonisierung bis 31.05.2011			
Fahrplanleistung: 2.434.700 km/Jahr ¹⁷ (Stand Fahrplan 2001/2002, gerundet)			

¹⁷ Ohne Anmietverkehre mit Taxen oder Kleinbussen (AST, Bürgerbus etc.)

In Tabelle 35 werden Linien aufgelistet, die bisher keinem der Linienbündel zugeordnet wurden.

Die Konzession für die Linie 5810 wird als reiner Saisonalverkehr nur jeweils mit einer kurzen Laufzeit beantragt und daher keinem der Linienbündel zugeordnet. Eine nachträgliche Zuordnung zu Bündel 3 ist möglich, wenn für diese Linie eine längerfristige Genehmigung im Rahmen des Linienbündels gewünscht wird.

Für die kreisübergreifende Linie 4310 (Kiel – Oldenburg – Puttgarden) wird eine Zuordnung zum Ostholsteiner Linienbündel 3 angestrebt. Voraussetzung dafür ist eine entsprechende Abstimmung mit den Aufgabenträgern des Kreises Plön und der Landeshauptstadt Kiel, da die Linie 4310 zu wesentlichen Teilen auch deren Zuständigkeitsbereiche befährt und außerdem Fahrten zwischen Kiel und Lütjenburg, die den Kreis Ostholstein nicht betreffen, mit enthalten sind.

Bei der Linie 5501 (Weißenhaus – Dahme – Hamburg) bietet sich als überregionale Verbindung eine eigenständige Konzessionierung an.

Die sonstigen Linien sind für den Kreis Ostholstein nur zu kleineren Teilen relevant. Aus Sicht des Kreises bietet sich zumindest für einige dieser Linien eine Zuordnung zu Linienbündel der Nachbaraufgabenträger an. Auch hier ist mit den umliegenden Kreisen und Städten zu klären, in welche Linienbündel diese Linien einbezogen werden können bzw. durch welchen Aufgabenträger die Vergabe erfolgen soll.

Unabhängig von der Vergabe durch Ausschreibungen sollen die sich durch eine Vergabe im Konzessionswettbewerb ergebenden Möglichkeiten künftig verstärkt genutzt werden.

Tabelle 35: Kreisübergreifende Linien ohne Linienbündelzuordnung

Linie	Verlauf	Konzessionsinhaber	Laufzeitende bis
1	Seeretzter Tannen-Lübeck, Eichholz	SL	31.12.2007
3	Bad Schwartau-Lübeck, Heiweg	SL	31.10.2007
7	Stockelsd., Marienburgstr.-Lübeck Moorgarten	SL	31.12.2007
9	Schwartau, ZOB-Lübeck, Szephenstr.	SL	31.12.2007
30	Lübeck, ZOB-Travemünde, Strandhotel	LVG	31.08.2008
33	Travemünde- Bad Schwartau	Härzer/LVG	31.05.2009
4310	Kiel-Puttgarden	AK	31.05.2007
5501	Dahme-Hamburg	AK	31.05.2010
5810	Shuttlebus Lensterstrand - Grömitz	AK	05.09.2004

11 Abschließende Bemerkungen

In Kap. 4.3.2 werden Möglichkeiten für neue Produktnamen dargestellt. Seit der Einführung des AnrufBusses im Dezember 2004 stellt sich heraus, dass seitens der Fahrgäste ein verstärkter Bedarf an einer weitergehenden Konkretisierung der Produktnamen im Hinblick darauf besteht, ob die erbrachten Verkehrsleistungen nur im Bedarfsfall oder aber fahrplangebunden erbracht werden.

Die nur in fest definierten Bedienungsgebieten verkehrenden Busse sollen zudem zur Stärkung der Identifikation mit den Fahrgästen regionalspezifischen Namen erhalten.

Als Beispiele für künftige Produktnamen bieten sich an:

OstholsteinBus	Linien- und fahrplanmäßige Regionalverkehre
LinienRufBus Fehmarn LinienRufBus Lensahn	Bedarfsgestützte linien- und fahrplangebundene Verkehre
RufBus Wagrien RufBus Ostseeferienland RufBus Bungsberg	Bedarfsgestützte Verkehre ohne Fahrplan- und Linienbindung